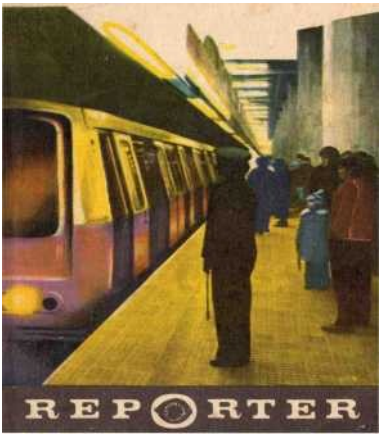
ROMULUS LAL

operaţiunea METROUL



REPORTER

Coperta colecţiei: Done Stan

ROMULUS LAL

OPERAŢIUNEA METROUL

EDITURA EMINESCU 1 9 8

1 cea mai lungă aventură subterană

Intersecţia străzii *Lînăriei* cu *Splaiul Unirii*. De aici voi porni în cea mai lungă călătorie subterană pe care am făcut-o vreodată. Este aproape de ora prînzului. Soarele verii toride s-a topit şi curge pe chipurile oamenilor, pe ziduri, pe maşini şi arbori, ca mierea, nici umbra nu mai foloseşte la nimic, miroase puternic a cauciuc încins.

La cîţiva paşi, pe o stradă îngustă, un buldozer se încăpăţînează să străpungă zidul unei case în demolare, răs- pîndind în jur nori de praf şi izuri iuţi de pivniţe umede şi mucegăite. Mai jos, spre *Abator,* se văd mormane de pămînt răscolit, peste care se rotesc calme braţele macaralelor. Se sapă şi se bat temelii noi şi adînci.

Cît priveşti cu ochii, peisajul e dominat de semnele şantierelor. Dinspre uzina de peste drum răzbat pulsaţiile ritmice şi potolite ale atelierelor. în apropiere, curge *Dîmboviţa.* Apele ei alunecă leneşe între malurile rănite de excavatoare, aducînd în undele tulburi puţină răcoare de sub streaşină Carpaţilor.

Cobor treptele de granit negru ale staţiei *Timpuri Noi,* străjuite de pereţi placaţi cu travertin, pînă la uşile mari din sticlă transparentă ale palatului subteran. Le împing uşor, abia atingîndu-le. Parcă se deschid de la sine. LTn val de aer rece mă învăluie plăcut şi odihnitor. Pătrund în prima sală, largă şi primitoare. Luminile

puternice ale tuburilor de neon, ascunse în tavanul mascat sub oglinzi de sticlă colorată se reflectă feeric în mozaicul faianţei strălucitoare care acoperă pereţii şi pardoseala.

Din acest uriaş vestibul, spaţiul se bifurcă. Un culoar duce spre pasajul de trecere a pietonilor, altul, pe care îl urmez, mă conduce spre sala porţilor cu „lacăte“ invizibile. Pentru a le deschide, n-am nevoie decît de o monedă de un leu. O introduc într-unul din *turnicheţi* — cum se numesc în termeni tehnici porţile de care vorbeam — şi în mai puţin de o secundă lumina roşie, care interzice trecerea, se stinge pentru ca în locul ei să se aprindă lumina verde : liber. Drumul îmi este deschis. Unul oîte unul, călătorii se scurg printre pupitrele tumicheţilor spre sala şi mai spaţioasă de la nivelul inferior. Sala peroanelor.

Cele două linii ferate, pentru ambele sensuri, o taie în jumătăţi egale. Teleafişajul electronic de la capătul peronului ne arată ora exactă : douăsprezece şi treizeci şi cinci. Pe un ecran alăturat, urmărim timpul, în minute şi secunde, pînă la sosirea trenului.

... 6,05... 6,10... 6,15... Imperturbabile în ritmul lor incoruptibil, minutele şi secundele apar şi dispar pe cadranul teleafişajului. 6,20... 6,25... 6,30... Ştim că trenul va sosi exact la şapte minute de la plecarea celui anterior. 6,35... 6,40... 6,45... Călătorii aşteaptă liniştiţi. 6,50... 6,55... 7,00.

Din întunericul tunelului apar luminile farurilor. Exact in minutul şapte. Aerodinamic, cu vagoanele galben-maronii, silenţios şi primitor, trenul frînează la mijlocul peronului. Uşile se deschid automat, în perfectă sincronizare. Nimeni nu se înghesuie, toţi pasagerii au loc suficient. Garniturile sînt formate, deocamdată, din două vagoane, cu o capacitate de patru sute de călători. Dacă,

totuşi, aglomeraţia e mare, călătorii rămîn pe peron. Peste şapte minute soseşte alt tren.

Greu mai poţi să-i recunoşti aici, în aşteptarea metroului, pe călătorii din staţiile autobuzelor şi tramvaielor. Odată cu ei, pe scările de granit negru, în sălile sobre dar strălucitoare ale peroanelor, coboară parcă politeţea, respec tul, ordinea şi civilizaţia. Nimic nu impune mai bine ordinea decît ordinea însăşi. Deşi situat mult în adîncul pă- mîntului, metroul se rîdică, prin natura şi calitatea construcţiei, prin locul său în concurenţa mijloacelor de transport moderne, la înălţimea exigenţelor călătorului pretenţios.

Atenţiune ! Se închid uşile! auzim vocea dispecerului, în difuzoare.

în clipa următoare, uşile se închîd automat. Trenul porneşte lin, pentru ca după numai cîteva secunde să atingă viteza maximă admisă. „Aventura“ mea subterană începe.

Staţia „Timpuri Noi“ a rămas în urmă. Pătrundem în tunelul întunecos, mult sub apele Dîmboviţei, mult sub străzile aglomerate ale oraşului. în vagoane e o lumină plăcută, odihnitoare. Parcă plutim. Nici o zmucitură, nici un zgomot de motoare nu ne tulbură; ventilatoarele nevăzute împrospătează permanent aerul care ne învăluie plăcut. Au trecut şaptezeci şi două de secunde de la plecare. în difuzoare se aude aceeaşi voce :

Urmează staţia „Piaţa Unirii“. Peronul, pe stingă!

încă o secundă şi trenul opreşte. Ne aflăm în centrul subteran al Capitalei, în cea mai mare dintre staţiile metroului. Un • palat în bătaia luminii şi a culorilor calde, construit în stilul arhitecturii sobre şi calme. Suprafaţa interiorului său depăşeşte dimensiunile a trei terenuri de fotbal. Staţionăm de douăzeci şi nouă de secunde.

Atenţiune ! Se închid uşile !

Secunda treizeci. Trenul porneşte. Prin ferestrele întunecate nu mai e nimic de văzut. Urmăresc secundarele ceasului. Au trecut nouăzeci de secunde de la plecarea din ultima staţie. Vocea crainicului ne anunţă prin difuzoarele ascunse :

Urmează staţia „Izvor“. Peronul, pe partea dreaptă /Alte treizeci de secunde de staţionare. Pe linia paralelă, în sens invers, a oprit un alt tren.

Vă rugăm, nu depăşiţi banda de siguranţă, atrage atenţia călătorilor vocea din difuzoare.

încerc să-mi imaginez chipul acestui crainic. Nu ştiu de ce mi-l închipui ca pe un bărbat în vîrstă, cu mustaţă bogată, sfătos ca un bunic, în uniforma lui de ceferist, cu chipiul lăsat pe sprîncene.

Tînărul cu bluza neagră, care a aruncat un bilet de tramvai pe jos, este rugat să-l ridice şi să-l pună la coşul de hîrtii, îl aud muştruluindu-l pe cel vinovat. Oare de unde l-a văzut ?

Din nou la drum. „Aventura“ decurge după programul dinainte ştiut. Nici o abatere, nici o secundă avans sau întîrziere. Cîţiva studenţi care au urcat odată cu mine îşi continuă conversaţia în vervă. O femeie cucoşul încărcat de zarzavaturi se gîndeşte, probabil, la mîncărurile pe care va trebui să le pregătească pentru prînz. O educatoare, care însoţeşte un grup de copii în uniforme de grădiniţă, le explică ceva în legătură cu funcţionarea metroului. Un bătrîn de pe scaunul din dreapta mea citeşte în ziar *Timpul probabil de mîine.* Ştim că afară, la suprafaţă, sînt treizeci şi cinci de grade. Aici, în tren, e o răcoare plăcută, întreţinută, în limitele programate, prin sistemul de ventilaţie automat.

Urmează staţia „Eroilor" ! Peronul, pe partea dreaptă!

Ceasul-a mai avansat cu un minut şi douăzeci de secunde. Arhitectura şi finisajele staţiei sînt concepute şi realizate cu mai multă risipă de fantezie, jocul de culori în mozaicurile pereţilor şi ale pardoselilor e inspirat,

formele şi volumele coloanelor de susţinere, armonioase. De aici se va ramifica viitorul tronson al liniei de metrou spre staţia finală
IREMOAS. Călătoria noastră pe sub albia Dîmboviţei continuă.

De la inaugurarea sa, la 16 noiembrie 1979, au trecut cîteva luni. Astăzi, la mijlocul verii anului 1980 — am aflat de la dispeceratul central — unul dintre noi, cei aflaţi în trenul subteran, este călătorul cu numărul 10 000 000. S-ar putea să fie fetiţa cu fundiţă albă din apropierea educatoarei, s-ar putea să fie studenta cu ochi albaştri care se pregăteşte de coborîre sau pensionarul citind rubrica „Starea vremii". Cîte autobuze, troleibuze, tramvaie ar fi fost necesare pentru a transporta aceşti călători spre destinaţiile lor ? Calculul nu ne-ar servi la nimic.

— Călătoriţi frecvent cu metroul ?

— Chiar foarte des deoarece lucrez la uzina de maşini agricole *Semănătoarea* şi locuiesc în zona pieţii Unirii.

— Ce ziceţi despre acest mijloc modern de transport, acum, după ce v-aţi obişnuit cu el ?

— îmi face impresia că metroul a existat dintotdeauna, de cînd mă ştiu am făcut, parcă, drumul la uzină şi înapoi, acasă, cu metroul.

Cel care îmi răspunde este un tînăr strungar. Pun aceeaşi întrebare gospodinei care se întoarce de la piaţă cu coşurile încărcate. Se bucură cînd îi spun că s-ar putea ca tocmai ea să fie călătorul cu numărul zece milioane.

— Este minunat. N-aş mai putea să-mi imaginez oraşul fără metrou.

La ultima staţie a urcat un grup de tineri excursionişti. Se vede imediat că sînt din provincie, după încărcătura pe care o poartă fiecare.

— Aţi mai călătorit cu metroul ? îi întreb.

— Nu. Sîntem din Baia Mare. Metroul este primul obiectiv în programul excursiei noastre prin Capitală, îmi răspunde unul dintre ei. Pînă mai ieri era un vis, o idee de domeniul fantasticului. Acum e realitate. Călătorim cu el şi ne fascinează.

Ceea ce mai ieri părea, într-adevăr, o fantezie, azi e o realitate obişnuită, un reflex aproape. Ceea ce doar cu un an în urma ne emoţiona — şantierul metroului, pe care ne era greu să ni-l imaginăm în funcţiune — azi a intrat într-un perimetru foarte cunoscut, în viaţa de fiecare zi a oraşului, a locuitorilor săi. Chiar şi cei care nu l-au văzut încă, n-au urcat în el, îl ştiu ca fiind al lor, ca făcînd parte din peisajul urbanistic al Capitalei. Spunem tot atît de simplu şi de firesc, „mergem cu metroul“, cum am spune că mergem cu tramvaiul. Chiar şi cu punctualitatea lui, din şapte în şapte minute, ne-am obişnuit şi ştim de pe acum că atunci cînd toată magistrala va fi gata şi linia de metrou va lega platforma industrială *Republica — 23 August* cu întreprinderea IREMOAS din cartierul *Militari,* frecvenţa trenurilor prin staţii va fi din nouăzeci în nouăzeci de secunde. Cînd cobori din tramvai pentru a urca pentru prima dată în metrou poate nu-ţi vine să crezi în această severă punctualitate. Dar, după aceea, te întrebi cum ar fi posibil ca metroul să întîrzie cîteva secunde ?

— Dacă se defectează, totuşi, ceva la o garnitură ? în- tîrzierea nu mai poate fi evitată.

— întocmai. în această situaţie, îmi explică tînărul mecanic de la pupitrul de comandă al trenului, este trimisă pe traseu o garnitură de rezervă. Cea defectă se retrage în depou pentru reparaţie. în staţii, durata de aşteptare va fi dublă. Deci, de la şapte la patrusprezece

minute. Defecţiunile sînt însă rare. Metroul românesc înregistrează în prezent o regularitate de 99,5 la sută. Mult mai bună decît regularitatea celor mai cunoscute metrouri din lume. Călătorii ştiu acest lucru. Sînt siguri ci întîrzierea nu poate fi mai mare. Ei s-au obişnuit deja cu mersul de ceasornic al metroului şi firma noastră şi-a început existenţa, putem spune, sub semnul unor frumoase certitudini.

I-am lăsat călătorului cu numărul zece milioane timp suficient — cîteva luni de la inaugurarea primului tronson — pînă la dialogul de faţă, pentru a se acomoda cu metroul. Dar, acum i se pare ciudat că cineva îl întreabă ce impresie îi produce călătoria cu acest mijloc de transport. „Parcă de cînd mă ştiu călătoresc cu metroul“, îmi vine mereu în memorie răspunsul strungarului .de la uzina de maşini agricole. Ne-am obişnuit nu numai cu punctualitatea lui, dar şi cu ţinuta personalului din staţii, cu politeţea sa faţă de călători. Ni se pare firească curăţenia din staţii şi vagoane. Metroul a devenit un etalon valoric.

Urmează staţia „Grozăveşti“. Peronul pe stînga.

Au trecut o şută douăzeci de secunde de la plecarea din ultima staţie. Grupul de studenţi coboară pentru Institutul politehnic.

Atenţiune ! Se închid uşile.

Pentru menţinerea în funcţiune perfectă, douăzeci de ore din douăzeci şi patru, a metroului, lucrează neîntrerupt, ascunsă privirilor noastre, ale călătorilor, o adevărată uzină vie, cu sute de muncitori şi specialişti. Din staţiile electrice de alimentare, din staţiile electrice de forţă şi lumină, din staţiile de ventilaţie, din staţia de automatizări pentru circulaţie, de la instalaţiile de

telemecanică şi telecomunicaţii, de la instalaţia de sesizare a fumului, de la instalaţia de control a temperaturilor, de la instalaţia de televiziune cu circuit închis, din atelierele de întreţinere şi reparaţii, ei supraveghează permanent starea generală, mersul ireproşabil al metroului. Nu-i vedem pe aceşti oameni şi nu le cunoaştem truda. Dar ştim că dacă totul decurge în ordine înseamnă că în uzina vie din spaţiile tehnice subterane, muncitorii şi specialiştii sînt la datorie.

Urmează staţia „Semănătoarea"! Peronul pe dreapta.

La terminarea magistralei est-vest, linia metroului va măsura douăzeci şi şapte de kilometri. Dacă cele două tunele ale sale — dus şi întors —ar fi fost săpate pe verticala şi nu pe orizontală, minerii ar fi ajuns în zona temperaturilor înalte ale litosferei, unde cuţitele sapelor lor de oţel s-ar fi topit. Nici acolo însă, nici mai departe,' în străfundurile pămîntului, nicăieri nu s-ar găsitemperaturi materiale atît de ridicate incit să poată egalatemperatura sufletească ce încălzeşte inimile acestor bărbaţi, în munca şi creaţia lor. Cîţi dintre noi, călătorii, ne gîndim la ei, la dăruirea cu care muncesc ? Chiar şi în aceste clipe, undeva pe aproape, în tăcerea de nepătruns a adîncurilor, sute de bărbaţi şi femei ne veghează drumul.

Capacitatea de trafic maxim pe magistrala 1 : circa cincizeci de mii de călători pe oră şi sens. Viteza comercială a metroului ajunge la treizeci şi patru — patruzeci de kilometri pe oră faţă de nouă-zece kilometri pe oră la tramvaie şi doisprezece-patrusprezece kilometri pe oră la troleibuze, sau maximum douăzeci şi cinci de kilometri pe oră la autobuze. Pornind de la uzina „Republica“ un călător parcurge cu mijloacele de transport de la suprafaţă distanţa pînă la IREMOAS în circa o oră şi jumătate. Cu metroul, aceeaşi distanţă va fi străbătută în douăzeci şi cinci de minute, într-un tren format din şase vagoane, vor putea urca o mie două sute de călători. Şi vor fi în final cincizeci de perechi de trenuri, ceea ce va determina practic eliminarea Oricărei aglomeraţii în cele 17 staţii dispuse de-a lungul traseului. Trenurile sînt comandate de un dispecerat central de circulaţie cu ajutorul calculatoarelor de proces. Rolul mecanicului se reduce la supravegherea bunei funcţionări a garniturilor, cu ajutorul aparatelor de bord. Convorbirile mecanicului cu dispecerul central se înregistrează pe banda de magnetofon ascunsă în „cutia neagră“ de control, cu care sînt înzestrate în prezent doar avioanele supersonice. în întreaga sa complexitate, metroul bucureştean a fost gîndit şi construit după exigenţele viitorului.

Ajungem în staţia finală. Au trecut unsprezece minute şi douăzeci de secunde de la plecarea din staţia „Timpuri Noi“. Cu tramvaiul am fi străbătut această distanţă în treizeci şi două de minute. Cu autobuzul, în nouăsprezece minute. Cu nici un alt mijloc de transport de la suprafaţă n-am fi ajuns atît de repede.

„Aventura“ mea subterană se încheie aici. Prin nici un alt tunel rutier sau feroviar din ţară trecerea nu durează atît de mult, pentru că nici unul nu se întinde pe o

lungime atît de mare. în realitate însă, adevărata aventură au trăît-o şi o mai trăiesc constructorii. Pentru ca această distanţă de opt kilometri să poată fi parcursă în unsprezece minute, ei au muncit sub pămînt două milioane trei sute şaizeci şi şapte de mii opt sute optzeci de minute.

Dau acele ceasornicului înapoi şi pornesc în sensul invers al timpului în căutarea aventurii lor. începînd din acea zi de martie 1975, cînd s-a declanşat *Operaţiunea Metroul.*

bibliografie pentru un vis

De cînd datează ideea construirii unui metrou în Bucureşti ? Greu de spus. E neîndoielnic însă că atunci, în 1863, cînd ce punea în funcţiune, la Londra, primul metrou din lume, or fi fost destule spirite înaripate şi la noi care voiau un asemenea mijloc de transport urban în capitala tînărului stat. Fireşte, pentru perioada aceea, ideea ar fi fost, pe bună dreptate, socotită utopică.

Cînd întîiul metrou îşi începea goana pe sub oraşul de pe Tamisa, în oraşul de pe Dîmboviţa se construiau primele mari şi spectaculoase edificii, autentice monumente ale arhitecturii. Bineînţeles, cu concursul celor mai cunoscuţi arhitecţi din apus pentru că şcoala de arhitectură românească era încă la începuturile ei. Astfel, la 1888, se inaugurează Ateneul Român, realizat după planurile arhitectului francez Albert Gallerou şi ajutat de arhitectul nostru Constantin Băicoianu, după ce, în 1885,

acelaşi Gallerou, secondat de compatriotul său Cassien Bernard, construieşte Banca Naţională ; între 1890—1895, arhitectul A. Ballu dăruieşte Capitalei Palatul Justiţiei ; între 1896—1900, arhitectul Paul Gotrereau înalţă palatul Casei de Economii etc.

Dar încă pe atunci începuse să se afirme cu deosebită vigoare o pleiadă de tinere talente autohtone care introduc masiv în operele lor elemente specifice româneşti. Arhitectul Ion Mincu construieşte în 1886 Casa Lahovary, preluînd şi adaptînd elemente proprii arhitecturii vechi româneşti ; în 1887—1889 construieşte Casa Monteoru ; în 1894 *— restaurantul „Doina“ de pe Şoseaua Kiseleff, cu elemente româneşti specifice regiunilor de deal; în 1890—1892 — actualul liceu „Zoia Kosmodemianskaia“ şi multe altele care se întreceau în rafinament arhitectural cu construcţiile realizate de arhitecţii străini. înaintea lui Mincu, Alexandru Orăscu oferă planurile după care se construieşte, şi se inaugurează la 1869, Universitatea Bucureşti. La începutul secolului nostru, Petre Antonescu înalţă Palatul Creţulescu, Palatul Primăriei, Banca de Investiţii etc ; Dimitrie Maimarolu coboară în 1912 schelele de pe Casa Centrală a Armatei; Ştefan Burcuş ridică Biblioteca Centrală de Stat, pentru care primeşte în 1907 premiul întîi în cadrul unui concurs internaţional ; D. Nenciulescu reconstruieşte între 1930—1937 actualul Palat al Republicii. Constructorii şi arhitecţii români ai vremii nu se poate, aşadar, să nu se fi gîndit, văzînd metrourile din străinătate, la viitorul „metropolitan“ bucu- reştean.

Să ne reîntoarcem însă la primele 'metrouri. începutul îl face, deci, Londra, în 1863, pentru ca în următorii... şaptezeci şi doi de ani, pînă în 1935, să se pună în funcţiune alte şaptesprezece sisteme : New-York 1868, Istanbul 1875, Chicago 1892, Budapesta 1896, Glasgow

1897, Paris 1900, Boston 1901, Berlin 1902, Philadelphia 1910, Hamburg 1912, Buenos Aires 1913, Madrid 1919, Barcelona 1924, Atena 1925, Osaka 1933, Moscova 1935.

Urmează o pauză de 15 ani, determinată de cel de-al doilea război mondial, timp în care construcţia metrourilor bate pasul pe loc. între 1950—1974, intră în funcţiune alte 24 de sisteme : Stockholm 1950, Toronto 1954, Leningrad 1955, Cleveland 1955, Roma 1955, Nagaya 1957, Lisabona 1959, Haifa 1959, Kiev 1960, Milava 1964, Montreal 1966, Oslo 1966, Baku 1967, Rotterdam 1968, Mexico 1969, Beijing 1971, Mtinchen 1971, San Francisco 1972,
Niirenberg 1972, Sapporo 1972, Yokohama 1972, Praga 1974, Sao Paulo 1974.

în 1975 erau în funcţiune 43 de metrouri, cu o lungime a liniilor de 2691,7 kilometri, din care 1102 km sînt în aer liber şi aproape 1590 km în tunele. „Bătrînul" metrou londonez are şi cele mai lungi linii — 414 kilometri, urmînd în ordine New York cu 395,3 km, Paris 250 km, Moscova 148 km etc. Metroul cu liniile cele mai scurte — 14,1 km •— este şi primul construit în Europa continentală : Budapesta [1].

Cum se călătorea prin părţile noastre în anii de început ai metrourilor ? Avem în acest sens o amănunţită descriere de la 1836, aparţinând scriitorului francez Stanislas Bellanger, autorul cărţii „Le Keroutza" („Căruţa") sau „Călătorie în Moldo-Vlahia" : *„în nici o parte din lume după cîte ştiu* — scrie Bellanger — *nu se călătoreşte cu mai multă repeziciune, dar într-un mod mai puţin confortabil, ca în Moldo- Vlahia. Poştele valahe sînt de patru leghe, adică de 16 kilometri. Fiecare are cîte o staţie unde călătorul găseşte cai de călărit, ori de trăsură,*

1 **După Jorge Espinoza Ulloa, „Ed. Metro*, ediţia 1975**

ori încă bivoli sau boi... în trăsură, întovărăşit de 2 sau 3 surugii, pleci cu iuţeala unui straşnic vînt, nu mergi pe pămînt, ci abia îl atingi ca o rîndunică, pierzi respiraţia, auzul şi vederea, asfixiat de praful care te învăluie din toate părţile" [1].

De unde se vede că boala vitezei o aveau şi străbunicii automobiliştilor noştri de azi. Nu în zadar, încă la 1787, a fost nevoie de o... primă reglementare a vitezei în Bucureşti şi încă printr-un pitac domnesc, care impunea vizitiilor ca nu cumva *„Cu blestemata fire a lor, cînd e învălmăşeală, să dea nebuneşte năvală, ci să aştepte cu încetul şi la pas".* [2]

Venind însă mai aproape de anii apariţiei metroului, aflăm pe străzile Bucureştiului, la 1871, primele tramcare» un fel de camioane acoperite, trase de cai, care luau cîte zece pasageri la „bord". Ultimul serviciu de tramcare s-a retras de pe piaţă în 1904 şi aparţinea vestitului Toma Blîndu, pe care scriitorul Ion Pas îl evocă în romanul „Zilele vieţii tale" astfel : „Trecea în hurducături, ca o corabie sau ca o cămilă, stîrnind pulberea şoselei şi învăluit el însuşi în ea, tramcarul lui Toma Blîndu, ducînd lumea la Moşi" [3].

Dar tramcarele nu erau singurele mijloace de transport în comun. Tramvaiul cu cai, care apărea pentru prima oară în New-York, la finele anului 1859, îşi deschide drum şi în Bucureşti în acelaşi an 1871, cînd se înfiinţează prima întreprindere de acest fel sub formă de concesiune cu capital străin. Confortul lor era mult sporit. Ulysse de Marsillac consemnează în cartea sa „Guide du voyageur â Bucarest", Bucureşti, 1872, pag. 168 : *„Aceste*

1 **N. Iorga „Istoria românilor prin călători*.**
2 **V. A. Urechia, „Istoria Românilor*, voi. 3, p. 74.**
3 **Alexandru Cebuc — „Din istoria transportului de călători fn Bucureşti"**

omnibusuri «americane», cum le zice, sînt într-adevăr, cu băncile lor din catifea roşie, de o rară eleganţă şi foarte confortabile. Fără Zguduiri, aluneci pe şine de fier, ceea ce este un fel de voluptate cînd eşti obişnuit cu scuturăturile birjei pe caldarîmul nostru. Cu cincizeci de bani poţi face o plimbare încîntătoare pe Calea Moşilor şi pînă la capătul Podului, trecînd pe la Sf. Gheor- ghe, Biserica Enei, Strada Academiei, Teatrul, străzile Ştirbei Vodă, Luterană, Fîntîna Roşie şi Tîrgşor pînă la bariera Mogoşoaiei, şi ce felurime de pasageri: Oboreni pînă la Sf. Ghcorghe, bancheri şi samsari pînă în piaţa Teatrului şi apoi plimbăreţii care se duc la Şosea".

Dar progresul tehnic continuă. La 9 decembrie 1894, se dă în exploatare prima linie electrică de tramvai în Bucureşti, care străbătea bulevardul Obor-Cotroceni. Ceea ce nu înseamnă că acest progres tehnic a fost primit cu braţele deschise. Pe mulţi îi speria, atunci, ca şi acum : „În ce privește tracţiunea cu electricitate, cu toţii vedem ce aspect hidos prezintă sîrmele acelea spînzurate în aer pe nişte stîlpi imposibil de privit" — protesta un consilier comunal, dupa cum se poate citi în Monitorul Oficial din anul 1897 — sau : „sînt contra înfiinţării de tramvaie cu electricitate şi cu aburi — îşi spunea alt consilier părerea în aceeaşi şedinţă a Consiliului Comunal — care ar fi o calamitate pentru public, pentru că firele electrice pot trăsni oameni şi animale, iar aburii ar speria caii de la trăsuri şi celelalte vehicule".

în 1900, marele industriaş român Gh. Assan introduce în Bucureşti primul automobil, iar în 1921 apar primele autobuze, destinate transportului în comun, administrate

de o mică întreprindere particulară. Ea nu rezistă însă concurenţei tramvaielor şi este curînd lichidată pentru a se reînfiinţa în 1924. în 1926 existau în întreaga ţară 15 895 de autoturisme, autobuze, camioane, motociclete şi diverse alte mijloace mecanice de transport.

La 31 decembrie 1938, lungimea totală a liniilor de tramvai în Bucureşti era de peste 111 kilometri ; iar liniile de autobuze se întindeau pe 141 km de străzi. Capitala dispunea, astfel, de o dezvoltată şi modernă reţea de transport în comun.

Din această perioadă se păstrează şi prima atestare documentară a ideii construirii unui metrou. O aflăm consemnată în articolul *Acoperirea Dîmboviţei* de ing. Horia Voi- nescu, publicat în revista *Urbanismul* nr. 7—9 din 1935. Analizînd ofertele făcute de diverşi antreprenori şi diverse societăţi de construcţii pentru acoperirea Dîmboviţei în perimetrul central al Capitalei, autorul articolului se referă între altele şi la planul prezentat de inginerul Prager, notând :

„Antrepriza Prager a prezentat trei oferte, dar prima, avînd preţul de 66 000 lei m.l., era în afară de program prin aceea că dădea ca soluţie o singură deschidere peste cursul Dîmboviţei, porţiunile dinspre taluze urmînd a fi astupate cu pămînt. Această alternativă nu s-a putut admite din următoarele motive : a) se reducea secţiunea de scurgere a Dîmboviţei la ape mari cam cu 1/3, ceea ce ar fi putut provoca o inundare a părţii oraşului din amontele podului; b) în cazul construcţiei unei căi ferate sau metropolitan, umplutura care s-ar fi pus astăzi ar fi trebuit scoasă din nou...".

Temeinic gîndit. în cele din urmă, lucrarea a fost încredinţată societăţii „Via", ca fiind oferta cea mai avantajoasă (76 400 lei m.l.) şi, ca soluţie tehnică, cea mai corectă. Diriginte de şantier avea să fie numit inginerul Aurel Beleş, specialist în lucrări de beton armat.

La 10 iulie 1935, acoperirea Dîmboviţei pe o lungime de 246 metri, începând cu 20 rp în amonte de Podul Justiţiei şi mergînd pînă la 20 m în aval pe Podul Halelor, a fost încheiată.

în deceniul al şaselea, ideea construirii metroului revine în actualitate. Se numeşte o comisie de experţi, se fac măsurători, prospecţiuni. în final, comisia a ajuns la concluzia, firească pe atunci : metroul nu poate fi construit. Aşa cum nu putea fi construit pe vremea aceea nici Canalul Dună- re-Marea Neagră. Nu atît de specialişti duceam lipsă, cît mai ales de mijloacele tehnice şi financiare. Numai ambiţia nu era suficientă.

După 1970, problema se punea în alţi termeni.

în sfîrşit, „dosarul" metroului bucureştean, putea fi redeschis, fără nici o reţinere.

„borna kilometrică zero! recepţie!“

O basculantă nouă, de culoare portocalie, strălucind ca o limuzină, opreşte în faţa Palatului justiţiei. Pe uşa din dreapta a cabinei cineva desenase cu cretă un M mare cît toate zilele. La apariţia ei, tinerii în salopete albastre, nedecolorate încă de soare şi ploi, care pînă acum şezuseră tolăniţi pe iarba crudă a peluzei ce se întinde de-a lungul trotuarului, se ridică în grabă.

— Bine că sosişi, i se adresează unul dintre ei, şoferului. Ne era teamă că te rătăcişi prin Capitală.

— Nici n-ar fi fost de mirare. El a circulat mai mult prin munţi decît prin oraşe, îi ia altul apărarea.

— Lăsaţi omul în pace şi începeţi descărcarea, intervine bărbatul cărunt, cu faţa arămie şi brăzdată de cute severe, coborînd din cabină.

— Am înţeles, nea Preda. îl lăsăm în pace. E necăjit el şi aşa destul că a lăsat Lotrul şi a venit aici, unde orice şofer cumsecade, crescut pe şantiere, fără hotare şi fără semne de circulaţie, simte că se sufocă. Probabil, nici semafoare n-a mai văzut. în munţii Petrimanului nu-i făceau cu ochiul decît stelele în nopţile senine. Aici trebuie să fii mereu cu ochii în patru. Ba e stop, ba e trecere de pietoni, ba un gură-cască îţi apare în faţa maşinii de unde nici nu te aştepţi, oricum : scapi de un bucluc şi dai de două.

— O să se deprindă dumnealui, n-ai grijă,

intervine unul dintre tineri. Cu fiecare amendă pe care o va „încasa“ va mai învăţa cîte ceva. După cîţiva ani, aici, are toate şansele să ajungă un şofer adevărat.

— Altfel, maşina n-arată rău. Cum i-ai păcălit de ţi-au dat-o ?

— Să ne uităm bine la ea că peste cîteva zile n-o s-o mai recunoaştem !

— Hei, împieliţaţilor ! Aţi coborît din munţi cu o zi mai devreme decît el şi vă credeţi deja bucureşteni. Mai bine daţi-i zor cu descărcarea. Ne apucă noaptea.

— Păi, sîntem gata de mult, nea Preda.

Bărbatul cu tîmplele cărunte şi faţa încercată de tăria vîntului rămîne descumpănit. Nici n-a observat cînd şi cum au ajuns tîrnăcoapele şi pikamerele din basculantă jos, pe caldarîm, stivuite cum trebuie, în timp ce băieţii se ţin de glume pe seama pistruiatului de la volan. La prima vedere nu i-ai putea da, pentru nimic în lume, mai mult de optspre- zece-nouăsprezece ani. Lisandru Preda însă îl cunoaşte, ştie că a terminat demult armata şi că are destulă experienţă de şantierist pentru a-i acorda toată încrederea. Pe cei în salopete noi, abia scoase din cutie, nu-i cunoaşte. I s-a spus doar atît, la Grup : „Ăştia-s oamenii dumitale“. De gură par destul de buni. La faptă, însă, nu i-a văzut îndeajuns.

— întindeţi prelata aia mai bine. Ce cort e ăsta ?...

— La ce oră vine nevastă-ta cu mîncarea ?...

— Strînge bine funia în cîrlig...

>— Strigaţi-i excavatoristului să oprească unde se află...

— Lasă mai jos braţul macaralei !...

— Unde să punem aparatele de sudură ?...

■— Atenţie ! Vine maşina cu panourile...

Oamenii urcă şi coboară pe scările înalte, de piatră,

ale Palatului Justiţiei, alţii trec grăbiţi pe Splai, aproape atin- gîndu-i, simţindu-le căldura respiraţiei şi totuşi n-ai zice că cineva se opreşte cu privirea asupra lor, că cineva îi ia în seamă pe aceşti tineri sau că s-ar întreba cineva, ce-i cu ei şi ce vor sa facă aici ? E primăvară şi lumea se grăbeşte. Iar prezenţa constructorilor a devenit, chiar şi acolo unde te aştepţi cel mai puţin, prea obişnuită pentru ca ei sau uneltele şi echipamentele lor de tot felul să mai stîrnească curiozitatea cuiva. Lisandru Preda stă pe bordura trotuarului şi-i priveşte pe băieţii cu care va lucra — ei înalţă acum paravanele din panouri — încercînd să-i „citească" pe dinăuntru, cum spune el, să le dibuie caracterul, să le cunoască valoarea. „E prea devreme. Mai am timp pentru asta", îşi spune el şi pare mulţumit de acest gînd.

Scoate din buzunarul de la piept al salopetei o fărîmă de cretă. Desenează, cît poate de frumos, un M mare, înalt cît îi permite întinderea braţului. Dedesubt, scris cu cifre mai mici : 30 martie 1975. Apoi deschide aparatul de radio şi transmite :

„Aici borna kilometrică zero ! Gata pentru lovitura de începere. Recepţie...".

*

Doar cu puţin în urmă la conducerea superioară de partid şi de stat s-a ţinut o consfătuire. Muncitori şi specialişti de mare competenţă profesională, cu lungi stagii pe şantiere, erau invitaţi să-şi spună părerile în legătură cu felul în care consideră ei că trebuie construit metroul. Preşedintele republicii, cadre de conducere, consilieri şi experţi ascultă fiecare propunere, analizează în detaliu toate soluţiile pentru ca în final să poată fi aleasă cea mai bună dintre ele.

— Prima idee, luată în discuţie, — îşi aminteşte directorul întreprinderii „Metroul“ — sugera săparea de-a lungul Splaiului, la o anumită adîncime faţă de carosabil, a unei linii de metrou deschise, ca o cale ferată în „deble“, cu garduri laterale, cum mai există şi în alte ţări, iar cînd vom avea mai multe mijloace, s-o acoperim. Se părea, la prima vedere, că nu e rău, însă directorul nostru adjunct de-atunci, inginerul Nicolae Popa, a atras atenţia că, într-o asemenea lucrare, fără acoperiş iniţial, va trebui să încorporăm atît de mult oţel şi beton pentru a-i asigura rezistenţa cît ne-ar fi fost necesar pentru o construcţie gen casetă închisă, la mare adîncime.

„Faceţi un calcul exact“, i-a spus secretarul general al partidului.

Inginerul Popa a venit a doua zi cu un calcul cît se poate de convingător :

„Construcţia la o anumită adîncime, cu palier şi pereţi din beton armat, neacoperită, ne-ar costa — demonstra el — cu opt milioane de lei mai puţin pe kilometru faţă de construcţia unei casete închise. Dar, în viitor, cînd o vom acoperi, ea va fi cu patruzeci de milioane pe kilometru mai scumpă, pentru că, plusul de oţel şi beton, necesar pentru a asigura rezistenţa canalului la presiunea malurilor, devine inutil atunci cînd lucrarea va fi acoperită şi planşeul va prelua efortul de rezistenţă. Vom avea atunci, adăuga directorul adjunct, sute de tone de materiale îngropate fără rost în malurile Dîmboviţei. Şi, încă un argument : în eventualitatea că apele Dîmboviţei ies .cîndva peste maluri, linia de metrou descoperită ar fi expusă inundării“.

Era o ipoteză lucidă pe care unii au taxat-o drept fantezistă. Dar cîteva luni mai tîrziu, la începutul lui iulie 1975, ea s-a adeverit. Dîmboviţa ieşise mult peste

malurile ei înalte.

„Ce propuneţi ?“, l-a întrebat secretarul general al partidului, tovarăşul Nicolae Ceauşescu.

„Casetă închisă", a răspuns el.

S-a aprobat şi aşa a rămas.

— Deci, dumneavoastră sînteţi cei care aţi dat prima lovitură de tîrnăcop pe şantierul metroului, îi spun dulgherului Lisandru Preda.

— N-ar fi corect să susţinem acest lucru. Pentru că, unde « începutul ? în carnetul topometristului, pe planşeta proiectantului sau, într-adevăr, cum spuneţi dumneavoastră, în vîrful tîrnăcopului care a dat prima lovitură caldarîmului sub care avea să se construiască tunelul ?

Lucrarea a fost luată cu asalt în diferite puncte de pe traseul aprobat de conducerea partidului, de cîteva sute de constructori de toate meseriile. Ei au meritul începutului. Meritul începutului îl au, deopotrivă, cei doisprezece ingineri şi tehnicieni din atelierul de proiectări al grupului de şantiere TCIB, care, sub conducerea inginerului Mihai Ţenea, au proiectat toată lucrarea din acest sector, au elaborat şi experimentat aici primele soluţii tehnice şi au garantat aplicarea lor în continuare.

începutul s-a făcut demult, pe alte şantiere ale ţării — pe Bistriţa, pe Argeş, pe Someş, pe Lotru şi Olt — de unde au venit cei mai buni constructori, în uzinele care ne-au înzestrat cu utilaje dintre cele mai moderne, în aulele institutelor de învăţămînt superior şi în sălile şcolilor care au pregătit cadrele pentru metrou. Dar, şi mai exact, începutul a fost în dorinţa noastră arzătoare de-a construi.

— Cum aţi ajuns pe şantierul metroului ?

— Dintr-o pornire sufletească. N-am vrut să-l refuz pe tovarăşul director Anghel Enăceanu. Mă ştia de la

Tumu Măgurele. Treisprezece ani am lucrat împreună, la construcţia Combinatului chimic, la blocuri. A venit personal după mine la Turnu. Nu m-a găsit. Eu eram în Bucureşti, la şantierul 1, la întreprinderea „Policolor“. Eram detaşat pentru cîteva luni. Ştiam că începe lucrul la metrou, dar nu mă interesa. îmi plăcea la Turnu. Tovarăşul director Enăceanu m-a găsit. A trimis maşina după mine, să vin pînă la dîn- sul. A început să-mi spună : „Frate I.isamdre, uite, trebuie să facem un metrou şi avem nevoie de dumneata. Nici eu nu te-am refuzat vreodată, nici dumneata cred că n-ai să mă refuzi“. N-am putut zice nu. M-a cîştigat de la început cu vorba şi cinstea dînsului. Am lăsat acolo alt şef de echipă şi am venit. Dar mi-a fost tare greu Ia început.

Nu aveam oameni, parcă eram legat de mîini. Mi-au dat vreo cinci băieţi, mi-au mai repartizat alţii, însă toţi erau cam străini de meserie şi n-aveam nici un spor. într-o zi i-am spus tovarăşului Enăceanu : „Nu merge treaba. N-am cu cine lucra. Dau o fugă să-mi aduc oameni“. „Bine, zice, du-te, dar mai lasă-le şi celor de-acolo ceva.“ Am mers la mine în sat, am dat o raită şi pe la Turnu Măgurele şi am adunat o echipă. Vreau să spun, oameni pentru o echipă. Mai aveam de muncit cu ei pînă să ajungă o adevărata echipă. Dar eram pe drumul cel bun. încet, încet, ne-am acomodat. De doi ani nu mi-a plecat nici un muncitor din formaţie.

Am cîţiva muncitori cu care mă cunosc de mult. De Petre Dobre sînt ataşat sufleteşte din ’62. Peste tot am fost împreună şi totuşi, odată, l-am pierdut. Eu fusesem detaşat pe un şantier mai îndepărtat, iar cînd m-am întors, nu l-am mai găsit. Plecase. Apoi, ne-am reîntîlnit, întîmplător, pe şantierul din Alexandria.

Sîntem acum, ca o familie. îi ştiu pe toţi de unde sînt, unde stau, cum trăiesc, ce probleme au. Chiar şi în timpul

liber sîntem de cele mai multe ori împreună. Duminica, de sărbători, luăm cîteva sticle de vin şi ne întîlnim la careva dintre noi, ne cinstim, mîncăm, povestim, mai facem o tablă, un şah, mai comentăm un film sau un spectacol de la televizor, după care pleacă fiecare la casa lui. La restaurant nu mergem niciodată, nu-i plăcerea noastră. Revelionul de anul trecut l-am făcut la mine. Au fost doisprezece băieţi, cu nevestele. Toate camerele erau pline. Nicăieri nu ne-am fi simţit mai bine.

Mai am în echipă un băiat la care ţin foarte mult. O să vă mai vorbească şi alţii de el. îl cheamă Eleodor Udeanu. E din Uda, judeţul Teleorman, unde s-a făcut una din primele cooperative agricole de producţie din ţară. L-am dat, la început cînd a venit pe şantier, la sudori. S-a calificat. După aceea, cînd s-au deschis cursurile de dulgheri, l-am trimis să înveţe şi dulgheria. NtVi strică să ştie mai multe meserii. Cu cît stăpîneşti mai multe meserii, cu atît eşti mai mult un adevărat om de şantier. Nu-i din cale-afară de greu să faci dintr-un tînăr un bun meseriaş, dar e destul de greu să faci din el un bun şantierist, să accepte şantierul ca mediu de viaţă, aşa cum marinarul acceptă marea şi oceanul.

La Udeanu preţuiesc iniţiativa şi bunul simţ. Cînd nu sînt aici, cînd mă cheamă la o şedinţă sau la recepţionarea unei lucrări, îl las în locul meu şi el le zice celorlalţi : „Dacă nu e şeful prezent, să facem mai mult, să fim mai disciplinaţi, să nu poată spune nimeni că dacă el lipseşte, noi nu mai valorăm două parale“.

Are categorie mică pentru că e tânăr, dar pe el îl las să aibă grijă de toate cînd plec de la punctul de lucru. Pune mult suflet în ceea ce face şi niciodată nu lucrează de mîn- tuială. Aici se cere calitate, ordine, rapiditate în execuţie. E un şantier simplu dar, cum să spun, Dîmboviţa ne împresoară din toate părţile şi, dacă nu sîntem atenţi,

dacă neglijăm cît de cît calitatea lucrărilor, poate da apa în pereţi. Şi, odată ce dă apa în pereţi, se duce armătura. Băiatul este şi foarte econom, are grijă de fiecare scîndură de pe şantier, de fiecare bucată de rirmă, ca şi cînd ar fi în ograda lui. Să-l vezi cum îi muştruluieşte pe cei care nu îngrijesc cum trebuie uneltele de lucru, materialele. Avem acum nişte panouri metalice nemaipomenite. Nu ştiu cine le-a proiectat şi le-a executat, dar a făcut o ispravă de minune. Se toarnă cu ele şi două sute de metri cubi de beton. Ar trebui generalizate pe toate şantierele. Nu s-ar mai consuma lemn. Se mînuiesc şi mai uşor. După ce le demontăm, le curăţim, le ungem şi le folosim din nou. Au apărut multe idei bune pe şantierul metroului, care ar trebui extinse.

— îi aveţi în vedere, din cîte îmi dau seama, doar pe cei mai de ispravă. Chiar toţi din echipă sînt atît de buni ?

— N-am spus asta. Au trecut fel de fel de oameni prin formaţia noastră. Cei certaţi cu disciplina, cu ordinea nu s-au acomodat şi au plecat. Unii aveau obiceiul să lipsească, să întârzie de la program. Nu-i repezeam, nu-i bruscam dar le ceream să dea socoteală. Dacă întîrziau mai mult şi mai des, le spuneam : „Azi nu mai puteţi lucra. Mergeţi acasă şi veniţi mîine“. Pierdeau la cîştig, dar altfel nu puteam proceda. Nu-i pot obliga pe cei disciplinaţi să lucreze şi pentru chiulangii. Cei mai mulţi şi-au dat seama că n-o scot la capăt cu mine decît prin ascultare şi s-au făcut băieţi de echipă. Am o uitătură mai aspră, dar inima nu-mi este aşa. Nu sancţionez decît atunci cînd cineva îmi forţează mîna.

— Cine şi cînd v-a „forţat“ mîna ?

— Am primit nu demult în formaţie doi tineri care tocmai fuseseră eliberaţi din închisoare, condiţionat, prin decretul de amnistie. Unul dintre ei, Răducu Florea, s-a

făcut băiat bun. Dar după ce ne-a dat multă bătaie de cap. Lua banii în ziua retribuţiei şi pînă îi termina nu mai venea la lucru. L-am tratat în fel şi chip, îşi lua angajamentul că se cuminţeşte, dar şi-l respecta atît timp cît nu avea bani. Am vorbit cu şeful lotului : „Ce ziceţi sa facem cu el ?“. „Trimite-l la mine.“ L-am trimis la inginerul Merică. I-a zis : „Stai colea la masă şi scrie o declaraţie, cum că nu mai faci niciodată aşa ceva. Iar dacă mai faci, te trimit la plimbare“. Apoi, m-a întrebat: „II mai primeşti sau nu în echipă ?“ Eu zic : „Dacă a dat declaraţie că nu mai lipseşte, îl primesc“. De atunci n-a mai lipsit. L-am calificat ca sudor şi nădăjduim că nu ne va mai face necazuri.

La mine trebuie să muncească toţi. Oricît de puţină treabă ar fi de făcut, trebuie să muncească toţi. Altfel, apar discuţii. Am învăţat acest lucru, de cînd eram ucenic. Nu pot tolera sustragerea unora de la efortul celorlalţi, absenţele, întîrzierile. Cel de al doilea băiat de care vorbeam, Cornel Verner Loch, este prieten bun cu Florea. Cu el încă mai avem probleme. Continuă să lipsească. Luna trecută a lipsit vreo şase zile. N-a luat decît jumătate din retribuţia pe care au luat-o cei de-o categorie cu el. I-am arătat: „Uite cît te costă neseriozitatea ta“. Totuşi, dacă cu ei sper că o voi scoate cumva la capăt, pentru că sînt tineri şi nu-i rea „stofa“ în ei, în schimb am unul mai vîrstnic, care mă face să visez urît. Bea de stinge şi lipseşte cînd ai mai mare nevoie de el. L-am luat acum cîteva luni. La început nu-i ştiam năravul. Nici nu bănuiam ce surprize îmi va face. L-am întrebat într-o zi, aşa, într-o doară ;

— „Nea Dobrescule, cîţi copii ai ?“

— „Cinci“, îmi spune el.

— „Ce vîrstă ?“

— „Cel mare a împlinit optsprezece.“

— „Cu ce se ocupă ?“

— „L-am dat la unul să-i păzească vitele. îi dă mîn- care.“

— „Adu-l aici“, zic.

— „Cum ? Aţi putea să-l primiţi ?"

— „De ce nu ?“

L-a adus. N-am mai văzut pînă atunci un om venind din afara societăţii — de mic era singur cu vitele pe care le îngrijea — şi totuşi atît de maturizat, de inteligent şi simţitor.

A învăţat repede totul şi a prins de la început dragoste de meserie şi de şantier. Nu mult după aceea, într-o zi de retribuţie, a venit la mine şi mi-a spus : „M-am gîndit să trimit mamei o mie cinci sute, să cumpere bucate pentru cei mici. Ăştialalţi, fiţi bun şi grijiţi-i dumneavoastră".

I-am făcut un CEC. Are acum o sumă frumoasă. Dar cel mai de preţ este caracterul lui, care m-a făcut să mi-l apropii ca pe propriul meu copil.

— Ce fel de şefi aţi avut ? Cum v-aţi împăcat dumneavoastră cu ei ?

— Şi de unii şi de alţii. La Turnu Măgurele l-am avut ca şef de lot pe inginerul Adrian Bărtoi. Era foarte tînăr, dar capabil şi înţelept ca un bătrîn. Ştia să vorbească cu oamenii şi ştia să-i preţuiască şi pe cei de jos. La el toţi erau respectaţi. E mare lucru să ai darul de-a vorbi în aşa fel cu oamenii încît să le dai curaj şi încredere, cînd vezi că le lipsesc. Inginerul Bărtoi, cu o vorbă de-a lui, oprea omul din cădere. Ce să vă spun ? Nu-s mulţi ca el. Seara, după programul de zece-douăsprezece ore, ne strîngea pe toţi maiştrii şi şefii de echipe la dînsul şi ne spunea : „Uite ce ne-am propus să facem mîine. Dumneavoastră ce ziceţi ?“ Ne asculta pe fiecare cu luare-aminte şi pe urmă lua ideea cea mai

bună. Cînd am venit aici şi l-am cunoscut pe inginerul Merică am zis : „Iată, încă un Bărtoi". Are acelaşi stil, acelaşi tact, aceeaşi bună-cuviinţă în relaţiile cu subalternii.

Am avut şi din aceia care ne obligau să facem numai pe linia dînşilor. Peste zi se răzgîndeau şi ziceau : „Nu aici ! Dincolo...“. Oamenii mei credeau că eu fac mofturile astea. Pe unul îl chema tot Preda. Nu ne-am înţeles deloc cu el. Niciodată nu ştia ce vrea. Pînă la urmă a dat de bucluc...

— Care a fost cea mai frumoază zi din viaţa dumneavoastră ?

— Cred că atunci cînd cele două fete ale mele au venit acasă cu primul salariu. Terminaseră liceul, îşi luaseră bacalaureatul şi imediat au început să muncească. Cea mică la numai un an de la intrarea în cîmpul muncii s-a înscris la apartament cu trei camere. Nu mi-a spus nimic decît după ce luase împrumutul la CEC şi depusese prima rată. Nu mi-a spus, ca să nu cred cumva că ea are pretenţia să-i dau eu aceşti bani. Cînd a primit apartamentul, i-am cumpărat însă tot ce-i trebuie în casă. Am avut de la fetele mele numai bucurii, deşi nu ştiu care constructor se poate ocupa prea mult de creşterea copiilor lui. Pentru că eu, de la şaptesprezece ani, sînt tot pe şantiere. Pînă atunci am lucrat vreo trei ani ca ucenic la un rotar din sat. Am învăţat meserie bună la el. Era sever cu noi, dar am învăţat ceva. Am fost la început şase ucenici. Patru n-au rezistat. Am rămas eu şi unul de-i zice Achim Militaru.

Meşterul ne pretindea punctualitate şi ordine. Veneam la atelier dimineaţa la şase şi jumătate, făceam focul, aduceam materialele, începeam să ascuţim sculele. Adică, făceam tot ce trebuie să facă un ucenic. Lui Achim

Militaru îi pierdusem urma. De atunci, din copilărie, nu l-am mai văzut. Cînd am mers în sat, acum vreo trei ani, am întrebat de el. Şi ce credeţi ? Lucra tot în Bucureşti şi tot în dulgherie, la Energomontaj. L-am căutat, numaidecît. Nu ne-am mai recunoscut. Trecuseră treizeci de ani. Am îmbătrînit, am încărunţit amîndoi, dar, reîntîlnindu-ne, am regăsit un strop din copilăria noastră.

— Copilăria v-aţi petrecut-o, din cîte spuneţi, ca ucenic în rotărie şi dulgherie. Unde v-aţi petrecut adolescenţa şi tinereţea ?

— Adolescenţa mea se leagă de construcţia Casei Scînteli. Am terminat ucenicia în 1949 şi imediat am venit în Capitală pe uriaşul şantier din apropierea fostului hipodrom. Nu prea mai ieşisem pînă atunci din satul meu, Urlui-Teleorman, dar cînd am văzut întinderea acestui şantier şi mulţimea constructorilor, am zis că nu se poate să se construiască aici doar o singură casă, fie ea chiar şi „Casa Scînteii“, că probabil se va construi un oraş. Cam aşa şi era pentru că în ea ar încăpea, fără dificultate, populaţia unui oraş. Adevărata dulgherie aici am învăţat-o, cu toate că, nu pot spune altfel, baza o aveam de la meşterul meu. Dar acum învăţam meseria industrială, dulgheria de proporţii. Făceam cofraje de zeci de metri, ceea ce e altceva decît să faci roţi de căruţă, într-un şopron.

Ştiam de pe atunci că, participînd la construcţia Casei Scînteii, şantierele ţării vor fi, de aici înainte, casa mea. Adolescenţa se încheia. După doi ani am plecat militar. Cînd m-am întors, toţi consătenii mei constructori trăgeau de mine să merg ba la un şantier, ba la altul, dar nici unul dintre ele nu era pe placul meu. Mi se păreau prea mici, prea neînsemnate, deşi nu era aşa. Aveam orgoliu. Lucrasem la construcţia Casei Scînteii şi trebuia să găsesc ceva asemănător ca răsunet. Am găsit repede.

Tocmai se deschidea şantierul primei mari termocentrale : Borzeşti. Mi-am luat zborul într-acolo. Era, aşa cum speram, un şantier cu multe echipe de dulgheri cu care intraserăm într-o îndîrjită întrecere. Ne sculam dimineaţa, cu două-trei ore mai repede, ca să ieşim înaintea celorlalţi, să facem mai mult ca ei, să cîştigăm steagul de brigadă fruntaşă, dar numai bine că de multe ori îi găseam deja pe ceilalţi în frontul de lucru. Vedeţi dar, aceasta a fost tinereţea mea, acolo mi-am petre- cut-o în mare parte,

A urmat apoi şantierul Combinatului chimic din Turnu Măgurele, altă carte de vizită a constructorilor noştri. Devenisem, în 1962, şef de echipă şi de-atunci tot şef de echipă sînt. Cea mai mare atenţie am dat-o întotdeauna calificării oamenilor. Nu o calificare oarecare, ci o calificare la nivelul meu. Adică, tot ce ştiu eu, îi învăţ şi pe ceilalţi. LaTurnu Măgurele îmi împărţeam formaţia în echipe de opt- nouă oameni — aveam peste şaptezeci — şi le repartizam, fiecăruia, lucrarea pe care trebuiau s-o facă. Eu lucram în fiecare zi în altă echipă, pentru ca să-i pot ajuta şi învăţa pe toţi la fel. Mulţi dintre ei au ajuns mari dulgheri. Unii sînt şefi de echipă, alţii au devenit maiştri. Cînd am venit 1a metrou, am avut pe cine lăsa în locul meu. întotdeauna am avut, şi am şi acum, nu unul, ci mult mai mulţi care să-mi poată lua oricînd locul ca şef de echipă. în rest, ce să vă mai spun ? Aici ştiţi ce am făcut. Cîţiva kilometri de galerie pe care metroul, în viteza lui de bolid, îi va străbate cît ai bate din palme.

un pumn de beton pentru statuia oraşului

Cine este Dumitru Merică, cel despre care dulgherul Lisandru Preda îmi vorbise cu atîta căldură ? înainte de-a rosti această întrebare, cercetez cu privirea grupul de bărbaţi care discută în vervă, jos, în frontul de lucru, încercînd să-l identific doar după trăsăturile imaginate de mine.

„Acela din dreapta grupului nu poate fi, mi-am zis, pentru că are tîmplele prea cărunte şi fruntea prea încărcată de cutele anilor. Nici cel cu mustaţa neagră şi

bogată nu cred să fie, căci mustaţa nu-i poate ascunde anii prea puţini. Al treilea s-ar potrivi ca vîrstă, dar este prea retras şi prea tăcut. Şeful lotului structură-tunel trebuie să fie mai energic, cu personalitate mai evidentă. Nu încape îndoială că e cel mai înalt dintre ei, bărbatul cu trăsăturile de actor, distins şi impunător, spre care se îndreaptă atenţia celor din jur."

— Cine este Dumitru Merică, întreb, apropiindumă, iar el îmi răspunde :

— Eu sînt.

Fac cunoştinţă şi cu ceilalţi. Cel cu ochii scăpărători de inteligenţă e Simion Cireşel ; veteranul cti părul alb e maistrul Sandu Gălie, cel tăcut e Dumitru Barbu, şeful echipei de fierar-betonişti, mustăciosul e Nicolae Gătreanu. Altul se recomandă : Petre Jilavu. Un fel de stat major al şefului de lot.

— Am aflat că lotul dumneavoastră a realizat, aici, în sectorul central al Capitalei, prima casetă a tunelului. De aceea am şi venit, ca să asist la... inaugurarea ei.

— Aşa este, noi am turnat, acum, la finele lui '75 primul radier, primii pereţi şi primul planşeu, am închis, aşadar, prima casetă în întrecerea cu celelalte subantreprize : Centrala de construcţii căi ferate, Trustul energo-construcţii şi Trustul de construcţii industriale Bucureşti. De data asta, am cîştigat noi. Prima casetă e gata. N-am dormit de treizeci şi şase de ore, dar nimic nu te relaxează mai mult ca un succes pe care îl aştepţi. Vom merge tot pe sub mal, de aici, de la Podul Mihai Vodă pînă la întreprinderea de încălţăminte „Dîmboviţa“. Asta e porţiunea noastră. Să sperăm că o vom termina înainte de data care ni s-a fixat în grafic.

Era o lună de la sosirea lotului la acest punct de lucru. Dar lot e un fel de-a zice. Dumitru Merică era şef peste...

zece oameni. Acesta era efectivul lotului. în zilele, săptămînile şi lunile următoare au mai sosit şi alţi constructori, însă cei mai mulţi s-au calificat aici. Sudori, dulgheri, fierar—betonişti. Au învăţat din mers, dar au învăţat temeinic, pentru că lecţiile erau pe viu şi predate de specialişti încercaţi. Mulţi au venit, puţini au rămas. Dar cei care au rămas sînt capabili de toată bărbăţia şi priceperea pe care le-o cere şantierul.

*

Au trecut de-atunci, de la inaugurarea primei casete, trei ani. Lotul are acum sute de cadre, tot oameni unul şi unul. Au ajuns la capătul tronsonului lor, în dreptul întreprinderii „Dîmboviţa“. E abia întîi martie 1978 şi termenul la care li se dăduse întîlnire, aici, era fixat în calendar pentru mijlocul verii.

Am venit iarăşi la o inaugurare : închiderea ultimei casete. De data aceasta, însă, fără festivităţi. Ceea ce la început era spectaculos, acum a intrat în obişnuit. Se va raporta sec : „Am terminat“. Şi, la fel de sec, conducerea trustului va dispune : „Vă mutaţi la punctul de lucru cutare“. N-are nimeni vreme toată ziua de mici festivităţi şi felicitări. Deşi, nici acestea nu lipsesc. Toate la timpul lor.

— Revin la întrebarea cu care v-arn căutat cu trei ani în urmă, la Podul Mihai Vodă : Cine este Dumitru Merică *1*

— în primul rînd un constructor care îşi iubeşte cu pasiune profesia. M-am născut la 26 octombrie 1944 la Cetă- ţuia, unde se refugiaseră părinţii, de la Bacău, din calea frontului. Tata era ceferist, spre deosebire de ceilalţi şapte fraţi ai săi care erau toţi sondori la schela Moineşti. Pe mine mă trăgea inima mai mult spre sonde

decît spre căile ferate, dar pînă la urmă am terminat prin a urma facultatea de construcţii civile şi industriale din Capitală. Am terminat-o în 1970 şi de atunci n-am părăsit Bucureştiul şi nici Trustul de construcţii industriale din acest oraş.

Cărţile lui de vizită sînt însă ilustrate cu obiective industriale de primă mărime, la zidirea cărora a participat de la cota zero pînă la terminare : Uzina de maşini grele. Uzina de utilaj chimic, o fabrică de piese de schimb, cîteva pavilioane în complexul expoziţional, cîteva blocuri de locuinţe. Oricum, mult mai mult — în opt ani de la terminarea facultăţii — decît putea construi, altădată, un constructor, într-o întreagă carieră. Pe şantierul metroului a venit în octombrie 1975.

— Ce zi vi s-a întipărit mai puternic în minte ?

— Într-o dimineaţă — abia venisem pe şantier — un cofraj care ţinea şaptezeci şi cinci de tone de beton plastic cu întîrzietor de priză, — adică proaspăt turnat şi neîntărit —, cedează la un sfert de oră de la plecarea echipei de betonişti. Se rupseseră nişte suduri incorect făcute. Betonul se revarsă. Pe vatra tunelului e un munte de beton. Trebuie să intervenim cu cea mai mare iuţeală. Altfel, betonul isc face... cu adevărat beton, şi ne-ar fi fost necesar cel puţin o săptămâna pentru a-l sparge şi înlătura.

Aleg la repezeală douăzeci de oameni vînjoşi şi începem evacuarea lui cu lopeţile, cu utilajele ce le aveam la înde- mînă. Dăm o bătălie cu minutele. Dacă nu terminăm treaba în şapte ore, betonul se întăreşte. Un ghinion în plus. Se anunţă telefonic pentru prînz, vizita directorului general... „Muntele“ scade dar şi timpul se scurge parcă printre degete. Au şi trecut patru ore de neodihnă. Nu se gîndeşte nimeni la relaxare. Grămada de

beton ne apasă parcă pe piept. încă o oră. N-a mai rămas prea mult, dar priza începuse. Intră în funcţiune perforatoarele cu aer comprimat.

Din nou un telefon. Şeful şantierului mă întreabă dacă pot să-i pun la dispoziţie oîţiva oameni ca să dea o mînă de ajutor într-un punct de lucru-cheie. „Cam cîţi ?“ — îl întreb. „Vreo patruzeci.“ „Mă tem că nu. S-o lăsăm pentru după-amiaza.“ Insistă. îl amin, totuşi, cu două ore. Acceptă. Oamenii mei trag vârtos. Cîteva cozi de lo- peţi s-au rupt. Se înlocuiesc cu unelte bune. Unii dintre băieţi nu. mai pot. îi schimb cu alţii, nici ei prea odihniţi. Dar emoţiile noastre sînt pe sfârşite. După şase ore de trudă totul s-a terminat. Pînă la sfîrşitul programului s-a refăcut şi cofrajul şi s-a turnat din nou peretele care cedase.

De atunci m-am învăţat minte. Ne organizăm mai bine. Dacă înainte nu puteam şti cine a executat anumite suduri, cine a pus anumite şpraiţuri, pe cine să tragem la răspundere pentru calitatea necorespunzătoare a unor lucrări, acum procedăm altfel. Fragmentăm operaţiile pe echipe şi oameni şi fiecare este controlat pe ceea ce face el. A fost primul şi ultimul accident de această natură.

— Care este pasiunea timpului dumneavoastră liber ?

Copiii. Am doi. O fetiţă şi un băieţel. Omul are doi ochi şi trebuie să aibă măcar doi copii. Mai mulţi e bine, mai puţini nu-i bine. E greu să-i creşti, nu-i vorbă, dar nimic

nu e uşor pentru cine nu vrea să se strecoare în viaţă.. Şi nouă ne este greu, pentru că soţia e şi ea inginer şi trebuie să-şi facă meseria. N-o să stea acasă, dădacă, la copii. Dar cînd ai dragostea copiilor, te descurci într-un fel dacă nu eşti comod din fire.

— După cum vorbiţi, înseamnă că sînteţi un tată . hun. Ca soţ, sînteţi la fel ?

— Noi, constructorii, 9Întem soţi dificili fiindcă ne lăsăm prea mult soţiile singure. De ani de zile plec la şase dimineaţa pe şantier şi mă întorc la opt seara. înseamnă că soţia e sacrificată, că pe umerii ei apasă toate treburile gospodăreşti şi îngrijirea copiilor. Şi, toate astea, după ce... se întoarce şi ea de la serviciu. Noi am fost colegi de grupă. Ne-am căsătorit în anul patru. în vacanţa mare, spre anul cinci, ni s-a născut fetiţa. A „susţinut“ toate examenele de vară cu mama ei. Intrarea în viaţa de familie, a fost,, vedeţi dar, grea de la început. Eu zic însă, că de multe ori greutăţile îi apropie pe oameni, îi fac mai înţelegători, mai înţelepţi. Şansa tinerei familii o dă dragostea între soţi şi dragostea pentru copii.

— Care sînt tinerii constructori din lotul dumneavoastră la care ţineţi cel mai mult ?

— Unul dintre ei este Eleodor Udeanu. Este căsătorit, are doi copii. Nu ştie să spună *nu.* Indiferent ce sarcină ar primi, indiferent la ce oră, din program sau din afara programului, aş apela la el, e oricînd gata să accepte, din toată inima, sarcina cea mai grea.

Mai am doi băieţi care îmi sînt foarte dragi pentru cît sînt de inimoşi şi de cinstiţi: Ion Costache şi Ion Stănică, macaragii pe aceeaşi macara, unul de zi, altul de noapte. Sînt tot timpul foarte veseli, dar nu o veselie gratuită, inconştientă, de uşuratici, ci mai degrabă un optimism sănă* tos, bazat pe încrederea în ei, în puterile şi în viitorul lor. Sînt tineri, au nevoie de distracţie, au fost

cazuri cînd i-am chemat pe şantier, chiar şi în sărbători; puteau să refuze, dar n-au refuzat niciodată pentru că, în ciuda vârstei, au maturitatea de gîndire pe care le-aş dori-o la toţi. Ce îmi place, de asemenea, la ei este ţinuta, se îmbracă tot timpul îngrijit, cu respect pentru ei înşişi, dar şi pentru cei din jur. Nu poţi spune că le acorzi respect celor din preajma ta decît în măsura în care încerci să fii pentru ei un model în toate.

— Care este, totuşi, omul „model", din colectivul lotului pe care îl conduceţi ?

— Un model între modele este dulgherul Petre jilavu. Vorbeşte puţin şi face mult. Cînd nu-i convine ceva, încruntă doar sprîncenele şi se apucă de treabă. Ştie să fie conducător — e şef de echipă — fără să fi făcut şcoală. Dar ce şcoală mai bună îi trebuie, după anii mulţi de muncă pe şantiere ? El este omul cu care te poţi bate pe umăr, dar respectul rămîne respect.

— Intraţi des în conflict cu oamenii ?

— Des, nu, însă uneori mai apar neînţelegeri. Dar, în general, ma acomodez repede şi bine cu oamenii, am principiile mele în relaţiile cu colaboratorii din subordine. Iert cel mult de trei ori. În alte locuri nu poţi ierta decît o singură dată. Aici trebuie să ierţi de trei ori. Ne vin fel de fel de oameni, cu fel de fel de apucături şi mentalităţi. Pe mulţi i-am luat în răspunderea mea. Unii m-au înşelat, însă alţii au devenit oameni de nădejde. Dacă din zece, cîştigi unul, e totuşi ceva. Viaţa şantierului e aspră, dar şi legile lui sînt aspre. Am oîştigat înţelegerea oamenilor cînd am apelat la inima lor, cînd le-am cerut să mă ajute, nu că e dispoziţie. După ce stau ore întregi în ploaie, în ger, nu le mai vorbeşti oamenilor cu ordine, cu dispoziţii, pentru că nu e omeneşte şi nici posibil să le pretinzi mai mult decît pot. Eu însumi sînt, cîteodată, atît de obosit încît trebuie să-mi adun puterile pentru a mă ţine pe

picioare. Ştiu că oamenii mei sînt şi mai obosiţi, pentru că ei duc cu adevărat tot greul. Cum să nu-i înţeleg ? Se mai întîmplă însă şi aşa : primeşti de undeva dispoziţia să întocmeşti un grafic pentru a termina lucrarea cutare, la data cutare. Nu interesează dacă ai tot ce-ţi trebuie, dacă există ori nu condiţii, dacă ne stă sau nu în putinţă. Nu e bine. Cînd dai o> dispoziţie trebuie să deţii toate datele problemei, să fii tu, ca şef, convins că dispoziţia ta are fundamentare ştiinţifică. Altfel nu poţi avea certitudinea că ea va fi îndeplinită, că oamenii muncesc cu dragoste şi tragere de inimă.

în colectivul lotului nostru democraţia funcţionează perfect, atunci cînd luăm o hotărîre, cînd stabilim anumite lucruri. Toţi sînt ascultaţi şi îndemnaţi să-şi spună părerea. Dar odată ce s-a convenit asupra unei măsuri, dezbaterea încetează, ceea ce s-a hotărît devine lege şi nimeni nu se poate sustrage de la îndeplinirea ei...

Şeful echipei de betonişti intră în birou.

— Gata pereţii 49 A şi 49 B, comunică el.

Dumitru Mericâ îşi priveşte ceasul.

— într-o clipă sînt la voi.

...S-a făcut tîrziu. Muncitorii de la întreprinderile „Timpuri Noi“ şi „Dîmboviţa", ies din schimb şi inundă străzile, staţiile de autobuze şi tramvaie. Constructorii mai au pînă la terminarea programului încă vreo două ore. E 1 martie. La capetele podului „Mărăşeşti“, ţigănci tinere îşi strigă bucheţelele de ghiocei tîrzii şi zambile. Deschidem calendarul unei noi primăveri. Inginerul Merică îşi cufundă privirea în undele rîului grăbit şi gîndurile îi fug cine ştie unde. Parcă îşi caută chipul în oglinda apei, parcă acum o vede pentru prima oară.

— Toate rîurile aleargă spr,e mare pentru a se îneca în ea.

Din ce înlănţuire de reflecţii o fi scăpat această metaforă ? Nu-l trezesc din visare... Mă întreb „Oare dacă nu s-ar fi făcut inginer constructor, ce altă profesie i s-ar fi potrivit la fel de bine?“ „Nici una... Ba, nu. Oricare alta, care ar cere personalităţi de excepţie...“

Gîndesc şi eu cu glas tare. El tresare. Dar nu-şi dezlipeşte privirea de undele Dîmboviţei.

— Fuge, fuge timpul. îl îngropăm în ziduri de oţel şi beton, asta facem fără încetare, credem că-l fixăm, că-l oprim pentru veşnicie, dar ne scapă mereu printre degete.

Se întoarce spre mine, şi-i ghicesc dorinţa de a ne despărţi. îl aşteaptă atîtea treburi. în ochii mari şi negri i se distinge nostalgia care te învăluie atunci cînd trebuie să părăseşti un loc în care ţi-ai lăsat o părticică din viaţă. Peste cîteva zile lotul lor va fi dislocat într-un alt punct de lucru de pe viitoarele trasee ale metroului.

A mai trecut o primăvară, o vară, o toamnă şi o iarnă, în preajma inaugurării primului tronson de metrou îl caut pentru a treia oară pe Dumitru Merică. îl găsesc pe traseu, în continuare, la cîţiva kilometri mai departe, cu lotul său în vechea formaţie. Nici unul dintre muncitorii vechi n-a plecat. Au început o nouă lucrare, au pornit iarăşi de la zero şi înaintează spre alte cote finale, în nesfîrşiţa succesiune a ciclurilor astrale ale existenţei. în fiecare pumn de beton pe care îl toarnă în structura acestui tunel al timpului, ei fixează o fărîmă din ziua de azi, — mărturie a trăirii noastre, o fărîmă din sufletul lor.

cei treizeci şi şase din brigada podarilor

E toamna tîrzie şi plouă. Se simte iarna pe aproape, între podurile „Izvor“ şi „Hasdeu“, brigada complexă a lui Florea Cojocaru se grăbeşte. Panoul la care lucrează trebuie turnat pînă la sfîrşitul zilei, altfel ar apărea întîrzieri pe toată lungimea frontului de lucru al şantierului unsprezece. Or, nici unul din cei treizeci şi şase de muncitori ai brigăzii nu se gîndeşte la o asemenea eventualitate. Mai presus de orice este onoarea formaţiei lor de lucru, care, în anii mulţi de cînd s-a constituit, undeva, pe Dunăre, la construcţia unui pod, nu s-a lăsat niciodată umbrită de nerespectarea cuvîntului dat.

Dar poate n-a fost nicăieri atît de greu ca aici. Oamenii stau în apă pînă la genunchi, iar de sus plouă cu găleata. Din zori, de cînd s-au apucat de lucru, n-a încetat nici o clipă. Iar acum e ora prînzului. Betonarea înaintează greu din pricina apei care umple cofrajul. Dulgherii, betoniştii şi fierar-betoniştii o evacuează cu pompele, care nu mai biruie nici ele lacurile ce se formează văzînd cu ochii... Ca şi cînd nimic nu s-ar întîmpla, maşinile încărcate cu betoane sosesc în ritmul ceasornicului, iar constructorii se reped la furtunul de alimentare şi continuă turnarea. Panoul trei de la staţia „Izvor“ mai creşte cu cîţiva centimetri spre cota finală.

Dar dacă intervine undeva vreo defecţiune şi nu-l terminăm? — se întreabă Florea Cojocaru, şeful brigăzii. *S-ar putea ca maşinile să se împotmolească chiar aici, în*

■zona lucrărilor. Uite cum se scufundă ţină la osie. Atunci ne-ar fi mai greu pentru că ar trebui să cărăm betonul cu tărgile şi asta ne-ar răpi timp preţios, ne-ar scoate din grafic şi caseta n-ar putea fi închisă la data prevăzută.

Alungă însă repede aceste gînduri. Tovarăşii săi s-au retras în barăcile din apropiere, pentru masa de prînz şi pentru a-şi schimba hainele ude. Florea Cojccaru mai întîrzie cîteva clipe, poate soseşte vreun nou transport de beton şi nu-i nimeni aici să-l dirijeze şi-apoi, din cauza acestei ploi blestemate — nimic nu-i necăjeşte mai mult pe constructori decît ploile — i-a pierit şi foamea. Nici nu se mai gîndeşte la ea. îşi aprinde ţigara, se ghemuieşte sub un acoperiş improvizat, jos, în deschizătura de sub Dîmboviţa, dar stropii care împroaşcă noroiul îi udă picioarele pînă la genunchi. Parcă nici nu-i observă, cufundat în gînduri.

Era o toamnă la fel de ploioasă şi rece şi atunci — îşi aminteşte el — *cînd am făcut pentru prima dată cunoştinţă cu viaţa de constructor. Aveam doar şaptesprezece ani, terminasem şcoala tehnică de mecanici agricoli din Casincea şi aflasem că la Buftea s-a deschis un mare şantier naţional al tineretului pentru construcţia unui studiou cinematografic. N-am stat pe gînduri. Credeam că voi lucra cîteva luni pe şantier, pînă voi strînge ceva bani, apoi mă voi întoarce în agricultură. Dar timpul trecea cu viteza cu care se înălţa studioul. De tractorişti nu prea era nevoie şi a trebuit să mă reprofilez pe construcţii metalice. Nu-mi strică să ştiu o meserie în plus, mi-am zis, fără să bănuiesc că nu mă voi mai despărţi niciodată de ea. Studioul s-a terminat in vara anului următor. Marile întreprinderi căutau constructori. Dar parcă numai marile întreprinderi ? Toată lumea avea nevoie de noi pentru că se construia peste tot, cît vedeai*

cu ochii. Am ales în cele din urmă Întreprinderea pentru construcţii de poduri, din Bucureşti, unde sînt şi astăzi, chit că firma noastră şi-a schimbat de nu ştiu cîte ori-denumirea — I.C.P.,
I.C.I.C.F., S.M., S. 85, I.P.L.S.T. Şantierul unsprezece poduri şi montaje căi ferate şi, în sfîrşit, Şantierul de fundaţii speciale, sub care figurează în prezent. Iniţialele firmei s-au schimbat de repetate ori, n-am priceput niciodată de ce, dar noi constructorii am rămas aceiaşi. Fireşte, mulţi au plecat, mulţi au venit, dar destui am îmbătrînit pe statele de plată ale aceleiaşi firme.

De cîţi ani lucrez oare cu sudorul Alexandru Stoicănescu, cu lăcătuşul Virgil Lozan, cu montorii Mihai şi Gheorghe Faur, cu zidarii Constantin Pantazescu, Ion Ungureanu, Ma- nolache Pascale, cu maiştrii Ioan Ghinea şi Ion Măcaniţa, Paul Gabi şi Vasile Toma, cu mecanicii Ion Vlăduţ şi Vasile Neagu ? Să fie zece, să fie unsprezece ani ? Poate mai mulţi, poate mai puţini, dar mie mi se pare că nu ne-am despărţit niciodată, că sîntem, dintotdeauna, o echipă, o familie, că doar dacă unul singur dintre ei ar fi lipsit cîndva, undeva pe un şantier, n-am fi fost noi şi n-am fi putut termina podurile începute, podurile care ne tulburau şi visele în nopţile noastre scurte. Ca şi aici. Dacă un singur om di?i cei care îmi dau încrederea în mine, încrederea în brigada noastră ar lipsi, ceva, nu ştiu ce, mi-ar da senzaţia de incertitudine, mi-ar strecura uşor teama că nu vom termina, pînă deseară, turnarea acestui panou, de care sînt legate atîtea fire ale staţiei de metrou, numită „Izvor".

Nu lipseşte însă nici unul, pe chipul nici unuia nu se *vede strop de oboseală, de parcă şantierele ne-au turnat în vene apa vie a tinereţii. Sîntem noi, veteranii, ce-i drept de-acum puţin încărunţiţi, în jurul ochilor ne-au*

apărut cute în forma rîurilor şi pîraielor ţării, peste care am aruncat poduri şi linii ferate, frunţile ne sînt arse de dogoarea verilor sau de gerurile iernilor, dar nimeni nu ştie privi atît de frumos lumea şi viaţa ca un constructor adevărat. Acolo unde nu e nimic, decît tăcere şi pustiu, pămînt neroditor şi neospitalier, el vede o casă viitoare, umbrită de pomi, un drum sau un pod viitor intre oameni, un canal cu apă dulce pentru potolirea secetei, o uzină sau un oraş, o pădure sau un teren de sport, o şcoală sau o creşă, un parc sau, de ce nu ? un cosmodrom viitor. Pentru că, noi, constructorii, sîntem visătorii cu mistria şi firul cu plumb in mină, şi, precum ţăranii care fac griul să crească şi să se coacă în pîinile aburinde, n-avem odihnă, înfrăţiţi cu lumina din zori pînă în noapte, de cînd ne naştem pînă asfinţim. Constructorul .e prezent în tot ce se vede durat de mîna omului, sublim şi necesar în fur, dar şi în proiectele de mîine ale vizionarilor cum, deopotrivă, semnele prezenţei lui există în toate straturile civilizaţiei ce-au fost pînă la noi.

Cîte poduri am construit ? Au fost mai întîi viaductele de pe linia ferată Predeal-Sinaia, debutul meu în ştiinţa şi arta podurilor. Pe bună dreptate li se spune lucrări de artă, pentru că nu ştii unde se termină meşteşugul şi unde începe arta. Am adăugat şi noi constructorii cîteva frumuseţi Văii Prahovei. Magistrala feroviară are aici cele mai frumoase poduri şi viaducte. Lucram în „salturi" scurte între două trenuri. Nicăieri trenurile nu trec cu o atît de mare frecvenţă ca pe acest traseu. Noaptea se mai răreau şi, atunci, la lumina reflectoarelor, aveam cel mai bun spor. A venit peste noi şi cea mai grea iarnă a secolului, cum o numeau meteorologii, iarna 1953—1954. N-am încetat lucrul. Numai că făceam altceva. Tunele pentru trenuri, prin nămeţi. Ajungeau pînă la streaşină

gărilor, pînă sub coroanele copacilor. Unde sînt zăpezile tinereţii mele ? Acum, iarna, mai mult plouă şi ploaia ne strică betoanele şi sănătatea, ne blochează maşinile în noroi, ne îngroapă materialele şi se prelinge prin acoperişurile barăcilor... De pe Valea Prahovei am plecat, primăvara^la Mangalia-Sud. Ni s-a comandat un pod mobil cum n-am mai văzut. Nici inginerii cu care lucram n-au mai văzut. Dar asta nu conta. Aveam proiectele şi totul a mers strună. A rămas cea mai frumoasă dintre lucrările la care am participat. Şi podul mobil de la Mangalia-Sud, singurul de acest fel din ţara, pînâ acum. Dacă se va mai face vreunul, de bună seamă că nu voi lipsi de acolo. Am deprins secretele apelor curgătoare şi stătătoare, ştiu să le supun şi să aştern peste ele, ca şaua pe un cal nărăvaş, podurile de piatră, de oţel sau beton. Numai ploile nu pot fi stăpînite, de la ele te poţi aştepta la orice surpriză.

Ca atunci cînd am construit viaductul de o sută cincizeci de metri peste Jiu şi Suşiţa. Ploua de peste două săptămini, rîurile se umflaseră, gata să iasă din matcă. Într-o noapte, prin luna mai, am luptat cu ele cum ai lupta cu o sălbăticiune fioroasă. Pînă la urmă, am fost infrînţi. Apele au săltat peste maluri şL ne-au măturat o bună parte din lucrări. Le-am refăcut după alte planuri, ca să nu mai avem nici o surpriză pe viitor.

— „Au mai fost ploi aşa de mari pe-aici, de cînd sîn- teţi dumneavoastră ?“ — l-am întrebat pe un păstor bătrîn din partea locului.

— „Oho !“

— „Şi ce faceţi în situaţii din astea ?“

— „Păi, cînd plouă aşa, mocăneşte, zile şi nopţi în şir, de simţi că-ţi pătrunde umezeala cu ace de gheaţă sub rotiţa genunchiului, atunci ştim că nu-i nici un pericol şi o lăsăm în voia ei. Cînd vine însă cu gînd să ne prăpădească şi curge de zici că a uitat oarecare înger zăgazul cerului

deschis, atunci zău, n-avem ce-i face..."

Şugubăţ gorjanul, îşi rîdea de noi. Dar şi noi am rîs zdravăn o dată de el. Tocmai începuserăm organizarea pe şantier şi construcţia primelor batardouri în albia Jiului, cînd un cetăţean din partea locului, trecînd -pe-acolo, ne întreabă, ca omul:

„Da' ce faceţi aici ?"

— „Iaca, mutăm Jiul prin satul vecin", îi răspunde, în glumă, un zevzec de constructor, fără să bănuiască unde va duce vorba lui aruncată în vînt. A plecat cetăţeanul cam descumpănit, dar după cîţiva paşi se întoarce.

— „Să nu faceţi una ca asta", ne-a strigat el de pe mal, dar nici zevzecul nostru n-are altă treabă şi-i întărită :

—• „N-avem încotro ! Poruncă de Ia stăpînire...".

Semeni vînt şi culegi furtună. A doua zi *vin mai mulţi cetăţeni din sat la noi, hotărîţi să ne convingă că Jiul e al lor, de cînd îl ştiu şi nu-l vor da nici în ruptul capului. Ne-a fost destul de greu s-o dregem, spunîndu-le că de fapt construim podul de care ei ¡au mare nevoie. S-au văzut păcăliţi şi s-au aşternut pe rîs. Unul mai orgolios dintre ei, însă,* jiu *se lasă :*

— „Voi chiar crezurăţi că noi vă crezurăm ?

Ba bine că nu. Mulţi vedeau deja, în imaginaţia lor, cum frumosul rîu curge de-acum prin satul vecin. Dar, după aceea, am avut cel mai mare sprijin din partea lor la construcţia viaductului şi, datorită acestor ţărani inimoşi şi inventivi, l-am terminat cu cîteva luni mai devreme decît prevedeau graficele noastre.

De pe Jiu am plecat iarăşi la mare, în portul Constanţa, pentru montarea macaralelor pe chei. După aceea, la Orşova, pentru aceeaşi treabă. Credeam că toată viaţa, de-aici înainte, o să montez macarale. Dar prin şaizeci şi

trei, am revenit la poduri. Şi încă la cel mai mare şi mai frumos din cîte am avut: Podul lui Saligny de la Cernavodă. Am lucrat aproape zece ani la consolidarea lui. Era de un secol şi nimeni pînă la noi nu i-a făcut nici măcar o toaletă ca lumea. Curînd va intra şi el în odihna şi respectul operelor de muzeu. Traficul feroviar în zonă cere un pod cu linie dublă, cu alte dimensiuni şi o mai mare funcţionalitate. Marele Saligny ar fi astăzi invidios dacă ar putea vedea podurile noastre: Iezer, Borcea, Vadul Oii, Podul prieteniei şi atîtea altele, iar dacă ar întreba : „Cine le-a făcut ?“, *i s-ar putea răspunde aşa :* „O echipă de podari condusă de unul ce-şi zice Florea Cojocaru“.

N-ar fi nici o exagerare. După Iezer, Borcea şi Cernavoda, am trecut Carpaţii în Ardeal. Cu aceiaşi oameni am întins alte poduri la Caţa, la Hogbiz, la Homorod. Au fost, de toate, nouăzeci şi nouă de poduri pe care le-am făcut şi le-am trecut cei dintîi. Pasul nostru le-a măsurat şi le-a încercat tăria pentru veacuri, cu sufletul şi cu credinţa noastră, pe urmă le-am dăruit ţării ca punţi între oameni şi locuri.

A sosit şi ora Metroului. Era în octombrie 1975. Abia începutul.

De cum am venit am intrat unde era mai greu. La turnarea pereţilor mulaţi. Cel mai greu ne-a fost la podul „Izvor". Trecea pe-acolo o reţea de canale subterane neştiute, care provocau surpări, pierderi de materiale, încetinirea ritmului. Din pricina asta s-au scufundat într-o groapă cu noroi nebănuită ghidajele instalaţiei de foraj, de credeam că n-o să le mai scoatem cît e hăul, de-acolo. Două tone şi jumătate, cît are un ghidaj dintr-ăsta din beton, nu-s uşor de manevrat. în cîteva minute s-a dus vestea pe tot şantierul. O asemenea nenorocire nu se mai întîmplase. Dacă nu le scoteam, nu mai putea continua săparea. Au venit toţi şefii la faţa locului. Dar nimeni nu ne putea ajuta. Singuri trebuia să ne descurcăm. Macaraua n-o puteam folosi. N-aveam cum să le agăţăm. Ne rămânea o unică soluţie : prinderea lor în cupa instalaţiei de foraj „Kelly şi astfel să le smulgem încet, centimetru cu centimetru, din noroiul bento- nitic în care se aflau scufundate. Dar cîte riscuri! Instalaţia „Kelly* nu era pentru aşa ceva şi se putea prăbuşi în fiecare clipă. La comanda ei se afla Gheorghe Niţă care, dacă trebuie, face şi pietrele să joace. Operaţia de scoatere o dirijam eu cu inginerul Petculescu, dar soarta noastră era în mîinile mecanicului. Orice manevră greşită ar fi însemnat* o *catastrofă. Am asigurat instalaţia cum am putut mai bine, dar pentru a smulge ghidajele din înţepenirea noroiului se cereau manevre de smucire care ne dădeau palpitaţii. De cîteva ori, turla se înclinase, gata să se răstoarne. Cu calm şi sînge rece, Niţă al nostru se oprea şi o readucea în stare de echilibru. Eram uzi de transpiraţie, ca acum, după ploaia asta nesfîrşită de toamnă. După vreo patru ore, ghidajele au fost recuperate. Putea continua săparea în adîncime. Numai că brigadierii erau sleiţi de puteri, nu atît din cauza eforturilor, ci mai ales a emoţiilor. Nimeni nu ştie mai bine ca noi ce însemna prăbuşirea şi*

distrugerea unui utilaj care costă milioane şi fără de care ar fi paralizată munca a zeci şi sute de constructori. De data aceasta trăiam bucuria că am reuşit. Dar prin cîte emoţii n-am trecut noi, din brigada podarilor, în sfertul de veac de cînd ne plimbăm prin ţară, lăsînd în urma noastră uneori un drum, alteori un pod, dar întotdeauna şi peste toţ cîte o părticică din sufletul şi dragostea noastră de oameni şi ţară !

Pauza de prînz s-a terminat. Adică, ar mai fi vreo jumătate de ceas, dar brigadierii au renunţat la ea, înciudaţi de ploaia care nu încetează şi nu ştie că, pînă deseară, ei trebuie să termine de turnat panoul *numărul trei* şi că oricum îl vor termina, chiar dacă va fi nevoie să secere rîul Dîmboviţa...

uneori, prelungirea cu o zi a liniei de metrou e o chestiune de familie

O nouă zi de muncă începe pe şantierul metroului. E aproape ora şapte, dar e întuneric încă bine, poate şi din pricina ninsorii abundente prin care lumina reflectoarelor puternice, dispuse în jurul punctului de lucru de la staţia Izvor, răzbate anemică şi rece. Zgomotul tramvaielor supraîncărcate care se tîrăsc, legănîndu-se, pe cheiul Dîmboviţei e atenuat şi el de zăpada aceasta sărbătorească, care coboară parcă nu din norii cenuşii şi denşi de deasupra oraşului, ci din alte ere, de mult apuse, în care, după cum spun cronicele Bucureştiului, nămeţii erau cît casele, iernile bogate şi J începeau în octombrie şi se sfîrşeau în martie. ansmis

Acum, sîntem în ianuarie şi cade prima zăpadă mai ca

lumea. Ea dă urbei noastre veselie şi seninătate. Constructorii, cu căciulile de flanelă lăsate pe urechi şi peste care şi-au aşezat căştile albe sau albastre, după rangul fiecăruia, se bucură şi ei de zăpadă şi de ger, ca nişte copii. Mai scapă de noroi şi de bălţi, se mişcă mai în voie şi în curăţenie mai mare.

Şefii de brigadă, maiştrii, inginerii îşi strigă oamenii, începe distribuirea sarcinilor de dimineaţă. Aud cîteva nume repetîndu-se de mai multe ori şi îmi atrag luarea aminte : Ghercă Iosif, Ghercă Emil, Ghercă Vasile, Ghercă Anton, Ghercă Ştefan, apoi Dîscă Benone, Dîscă Eugen, Dîscă Emil, Dîscă Nicolae... Cel care le rosteşte este şeful de brigadă, Florea Cojocaru. îi cer lămuriri.

— Sînt fraţi, de bunăseamă.

— într-adevăr ! Sînt frapi şi lucrez cu ei de aproape zece ani. La toate podurile am lucrat împreună. Fraţii Ghercă şi Dîscă dau brigăzii stabilitate şi sudură sufletească. Uita- ţi-vă la ei. Sînt nişte munţi de oameni, de-ai zice că abia se mişcă, dar în realitate îs iuţi ca sfîrleaza, conştiincioşi şi disciplinaţi de ţi-e mai mare dragul să lucrezi cu ei. Fac parte din marile familii de constructori pe care le întîlneşti pe şantierele noastre.

Stau de vorbă cu „echipa“ Dîscă :

— Deci, cîţi fraţi sînteţi dumneavoastră ?

— De toţi ?

— De toţi.

— Numai nouă.

— Toţi constructori ?

— Băieţii, toţi. Fetele lucrează acasă sau la fabricile din Roman. Căci noi sîntem din Mirceşti, din satul *Bardului*

— Dumneavoastră cîţi copii aveţi ?

Eu am şase, Nicolae trei, Benone tot trei, iar Eugen «y?ᵥ ca-i mai mic.

O întreagă baracă din colonia şantierului este ocupată de cei douăzeci şi patru de membri ai familiei Dîscă, constructori a o sută de poduri şi cîte or mai fi de aici înainte.

Pe şantierul staţiei „Unirea“ îl întîlnesc pe vlăstarul unei vechi familii bucureştene de ingineri constructori : inginerul Costin Enăceanu. II rog să-şi povestească viaţa.

— După ce m-am născut, la 25 septembrie 1949 în Bucureşti, am început să meşteresc fel şi fel de lucruri mari, spune el şi în glumă şi în serios, vrînd să accentueze pasiunea din- toţdeauna pentru arta de a construi, pînă am ajuns la vîrsta de şcolar. Nu mai ştiu exact cum am nimerit la o şcoală cu limbă de predare germană, apoi la liceul german, după care am urmat Facultatea de construcţii civile şi industriale. Am terminat-o în 1972. Repartizat pe şantierul Combinatului chimic din Turnu Măgurele, m-am prezentat imediat la post, cu nerăbdarea de a face lucruri deosebite. Dar, dezamăgire rapidă şi totală. M-au băgat în birou, între hîrţoage, unde simţeam că mă sufoc. Am protestat, dar mi s-a retezat scurt : «Un inginer bun trebuie să cunoască şi lucrările de birou. Altfel, mai tîrziu, se vor răzbuna pe el". Mi s-a mai îndulcit totuşi puţin situaţia, dîndu-mi-se să fac diverse proiecte mărunte — fundaţii de utilaje, castele de apă — şi să le urmăresc execuţia. Trei ani am stat acolo fără să fac ceva deosebit, după dorinţa şi puterea mea.

— Spre ce vă chema dorinţa ?

— Spre munţi. Visam hidrocentrale. De cînd aveam cinci ■ sprezece ani şi băteam, în excursii, munţii Retezat şi vedeam topometri făcînd măsurători şi prospecţiuni pentru viitoarea hidrocentrală de pe Rîu Mare, nu m-a mai părăsit visul de a construi hidrocentrale.

— Unii cred că aţi devenit inginer constructor pentru a nu strica tradiţia familiei.

— Imboldul acesta îl aveam în sînge, poate, transmis genetic, din părinţi, bunici şi străbunici.

— Care este, deci, arborele genealogic, cu ramuri de constructori, al familiei Enăceanu ?

— Străbunicul, după tata, a fost dulgher, constructor de poduri peste râurile din Bucureşti. Bunicul a făcut Şcoala de drumuri şi poduri şi s-a numărat printre primii ingineri români în această specialitate, pregătiţi în ţară, în secolul trecut. El avea trei băieţi, între care unul a fost tatăl meu şi toţi au devenit ingineri constructori. Unchiul Alexandru s-a specializat în instalaţii, unchiul Gicu, adică Gheorghe Enăceanu, directorul actual al întreprinderii noastre, ca şi tata, în construcţii civile şi industriale. Vechile fabrici de ciment din Comarnic şi Medgidia sînt proiectate de tata. Băiatul unchiului Gicu, vărul meu, Lucian, e şi el student, în ultimul an, la Institutul de construcţii.

O casa, un pom, un copil. Ancestrală înţelepciune, din bltrîni, axă a spiritului şi existenţei noastre. Să lăsăm în urmă măcar o casă, un pom, un copil. Ar ficase destule, pămîntul ar fi devenit o livadă de pomi, din care roadele nu s-ar termina nicicînd. Să treci prin oraşe şi sate, peste dealuri, peste munţi şi şesuri şi să poţi trăi intensitatea sentimentului că drumul pe care umbli a fost aşternut de bunici, pădurea care te răcoreşte a fost sădită de părinţi, casele, în ferestrele cărora răsare soarele, au fost clădite de tine. Să nu poţi măsura adîncimea pînă la care îţi coboară rădăcinile în pămîntul ţării...

— Terminarea lucrărilor la Turnu Măgurele a coincis cu începerea galeriei de metrou. Gînd am ajuns aici, continuă Costin Enăceanu, se lucra deja în zona Tribunalului, la turnarea pereţilor *mulaţi* şi la montarea spraiţurilor. în primele zile am răspuns de montarea spraiţurilor. După aceea, au început să se constituie loturile. Lotului *unu* îi revenea misiunea de a pregăti zona pentru excavarea între pereţii mulaţi ; lotului *doi,* să se ocupe de pereţii mulaţi, iar lotului *trei* să excaveze şi să monteze spraiţurile. Acest din urmă lot urma să-l conduc eu, cu delegaţie. Lucram sub directa conducere şi îndrumare apropiată a directorului grupului de şantiere, inginerul Mihai Ţenea, care, ulterior, a devenit ministru adjunct la Construcţii industriale. Tot sub conducerea lui s-a proiectat şi tunelul.

în două luni am făcut toate genurile de lucrări. După aceea, lotul a fost preluat de un alt inginer, cu vechimea necesară, cerută de lege, dar care după scurt timp s-a speriat şi a fugit în proiectare. Mi-a fost înnoită delegaţia, iar lucrările de excavaţii, de la strada Sapienţii pînă la policlinica Spitalului Brîncovenesc, s-au făcut sub conducerea mea.

— Cu ce întîmplări neprevăzute ?

— Am avut o infiltraţie foarte puternică chiar în faţa tribunalului, care şi-a făcut loc prin rostul dintre două panouri, abia turnate. Şuvoiul creştea şi căra cu el mari cantităţi de nisip, ceea ce însemna că undeva, sub tribunal sau sub altă clădire, se va crea un gol primejdios. Deci, îmi trebuia sînge rece şi intervenţie rapidă. Am încercat, împreună cu un băiat care s-a nimerit acolo, să înfigem pene de lemn şi cîlţi, pentru a opri scoaterea nisipului. Băiatul era, din păcate, un fricos, s-a speriat şi a vrut să fugă. Nu l-am lăsat. *„Mă laşi să pier singur* i-am zis. Văzîndu-se în primejdie, a acţionat cu toate puterile. Dar penele

de lemn nu se dovedeau folositoare, pentru că nu se uneau. Singura soluţie eficientă era să introducem cît mai mari cantităţi de cîlţi. După jumătate de oră, afluenţa de pămînt şi nisip a fost oprită, însă apa se infiltra cu presiune constantă, creînd pericolul inundării zonei excavate. L-am chemat în ajutor pe buldozeristul Ion Roşu, un om extraordinar, cu care am făcut multe isprăvi. El are o vorbă pe care ţi-o trînteşte cînd ţi-e lumea mai dragă :• *„Păi, nu se poate“,* zice el sceptic, cînd îi ceri să facă un lucru pe care nu l-a mai făcut. După ce-l convingi că se poate, nimic nu-l mai abate de la terminarea cu bine a ceea ce a început. Acum, la fel. li spun să intre cu buldozerul şi să împingă, cu colţul lamei, penele de lemn între rosturile panourilor, de unde izvora şuvoiul.

— „Păi, nu se poate. Se va împotmoli buldozerul...“

— „Nu avem încotro. Dă-i bătaie.“

Spaţiul era foarte strîmt, nu avea loc de manevre. A lovit peretele şi apa a buşit mai puternic. Am înfipt alte pene. Rostul a buşit însă pentru a doua oară. Noroiul ne ajungea pînă la brîu.

— „Să ieşim — i-am sugerat. Nu mai e nimic de făcut.“

— „Păi, nu se poate... întîi trebuie să închidem «robinetul».“

Alte încercări. Colţul lamei s-a fixat, în sfîrşit, în penele înfipte între marginile panourilor. Se presa cu forţă. Şuvoiul a fost blocat, iar Roşu, plin de noroi, din tălpi pînă în creştet, rîdea de fericire. Fără curajul lui nu ştiu ce-am fi făcut.

Altă dată, era s-o păţească şi mai rău. Un maistru i-a dat dispoziţie să intre cu buldozerul într-un punct de lucru, plin de noroi. El a spus că... „nu se poate“. I s-a impus. Buldozerul s-a împotmolit, cu toate şenilele, sub două sprai- ţuri, ceea ce făcea imposibilă scoaterea lui cu

macaraua. Buldozerul nu-i o jucărie. Are zeci de tone. Am propus să-l legăm de spate. Apoi l-am săltat cu o macara de opt tone şi i-am vîrît sub şenile dale de beton, dar ele s-au înfundat imediat în noroi. Am pus alte şi alte dale. Oamenii înotau în mocirlă, încercînd să fixeze aceste plăci sub papucii şenilelor. Trecuseră trei ore de trudă extenuantă pînă ce l-am scos. Prietenul Roşu era negru de ciudă. Se revolta că „unii maiştri bătrîni, depăşiţi, nu privesc realitatea în faţă şi nu vor să creadă că şi cei tineri se pricep la ceva“.

Cel mai dramatic eveniment ni s-a întîmplat însă în dreptul străzii „Prahova“. Tot aşa, trebuia să scoatem, de la mare adîncime, un buldozer greu. Dar braţul macaralei nu putea fi deschis decît pînă la douăzeci şi cinci de grade, în felul acesta însă ea nu ne era de folos. Am hotărît s-o deschidem pînă la treizeci şi cinci de grade, adică mult peste sarcina ei din diagramă. Riscul era că, micşorîndu-i coeficientul de siguranţă, macaraua îşi putea pierde echilibrul, se putea răsturna. Mi-am asumat totuşi riscul, pentru că nu vedeam altă ieşire din impas.

Operaţia a început. Macaraua se săltase de spate şi lucra numai pe calele din faţă. Am apropiat-o cît mai mult posibil de piciorul peretelui mulat, pe traverse, pentru a avea un sprijin suplimentar, în cazul că s-ar fi rupt traversele sau ar fi cedat pămîntul. Buldozerul a fost ridicat încet pînă la zece metri şi ţinut cîteva clipe suspendat, pentru a vedea dacă nu se produc tasări la calele din faţă. Terenul rezista. I-am făcut semn macaragiului Costică Păduraru să reia ridicarea, pînă la nivelul solului, fără şocuri. Iar cînd va ajunge sus, să nu se oprească pentru a nu crea un şoc suplimentar în cală, ci să execute, din mers, rotirea deasupra canalului pînă va pune buldozerul pe sol. Manevra a reuşit in extremis. Dar cu ce emoţii, mai ales pentru mine şi Gică Miloaie,

care dirijam operaţia şi care ne asumaserăm întregul risc prin supraîncărcarea macaralei. Reuşita s-a datorat, firește, în cea mai mare parte, macaragiului Costică Păduraru, care a fost foarte atent şi a executat cu fineţe toate mişcările macaralei.

— Aţi vorbit numai de necazuri...

— Acesta e mediul în care lucrăm. Am vrut să ştie şi cei din afara şantierului, cît de cît, ce eforturi şi ce emoţii se consumă, deseori, dincolo de panourile cu litera M care îm- prejmuiesc zonele de lucru ale metroului. Cînd lucram în perimetrul policlinicii pentru sportivi, a venit tovarăşul director şi ne-a spus că această zonă trebuie terminată foarte repede, pentru că strangulăm mult circulaţia.

— *„Cît de repede ? am întrebat "*

— *„Cel mult o lună l"*

Le-am spus oamenilor din lot, betoniştilor, macaragiilor, buldozeriştilor, şi i-am întrebat pe ei, care aveau mai multă experienţă, dacă se poate. Primul care a deschis gura a fost nea Roşu. Parcă ghiceam ce vrea să spună.

— „Păi..."

Toţi în jur aşteptau cuvîntul fatal, *„nu se poate"*. Eram cu ochii pe el, pentru că e respectat, ca unul dintre cei mai buni mecanici de pe întregul şantier. Dar întîrzia să-şi spună părerea, poate doar pentru a ne ţine încordaţi.

— *„Ei ?"* întreb eu.

— *„Păi, cum să nu se poată ?"*

Cei din jur l-au aplaudat. Am încercat să lucrăm în schimburi neîntrerupte, zi şi noapte, la lumina reflectoarelor. Am excavat în numai două săptămîni o lungime de galerie care pînă atunci n-am fi crezut că poate fi excavată în mai puţin de o lună şi jumătate. Gînd

l-am anunţat pe director că sîntem gata, nu i-a venit să creadă. Nu se mai înregistrase pînă atunci o performanţă asemănătoare.

*

în biroul şefului de lot de la staţia „Unirii“, un constructor vorbeşte la telefon. Strigă puternic, se aude greu.

— Alo ! Brîncoveneşti-Mureş ? Toni Iosif aici... vreau cu fratele meu, Toni Arpad... Tu eşti, Arpad ? Servus. No, ce faci, cum o duci ?... Atunci îi fain. No, uite de ce-ţi dau cu telefonul : ia-ţi ceata şi vino încoace... Ce spui ? Dacă e bine ? Păi ce-i fi crezînd, că te chem la rău ?... Capeţi îndată şi casă şi şcoală pentru copii, e de lucru cit pofteşti... No, atunci, servus, şi te aşteptăm duminică la trei, cu toţii, în gară.

Duminică la ora trei în Gara de nord. Peronul cinci, unde urmează să gareze acceleratul dinspre Tîrgu Mureş, este supraaglomerat. Toni Iosif, cu echipa sau... familia sa complexă de constructori, îşi aşteaptă fratele. Mi-i prezintă pe cei de faţă :

— Toni Susana e soţia mea. Ei sînt fraţii Buta, Iosif şi Alexandru, şi mătuşa lor, Buta Estera ; soţii Dachiu Gheor- ghe şi Floarea; soţii Horvat Ludovic şi Anica; Szilagy Tibor 1 şi 2 — tată şi fiu — şi Tibor Susana, soţie şi mamă.

Prezentarea continuă. Sînt treizeci şi şase în echipă. De vreo optsprezece ani lucrează împreună pe şantierele ţării. Dar, iată, soseşte trenul. Vagonul patru e ocupat de echipa lui Arpad. Echipa, sau familia sa de constructori. Pentru că mai toţi sînt soţi, fraţi, rudenii apropiate. Nu putea tocmai metroul să lipsească din cartea lor de muncă şi onoare.

— Aş vrea să vă vorbesc despre fraţii Juncu —• îmi spune inginerul Norel Dragu. Sînt cinci : lori, Constantin, Gheorghe, Petru şi Vasile, plus un cumnat, Iorgu Hodoroabă. Sînt toţi mecanici pe excavatoare şi buldozere. N-am văzut bătăuşi mai mari ca ei. Nu mă refer la fraţii Juncu, de aici de pe şantierul metroului, ci la cei de-acum zece ani, de pe Valea Argeşului. Sigur, erau mult mai tineri, mai necopţi, dar pentru mine, sîmbăta şi duminica veneau marile emoţii. Mergeau în sat, la diverse petreceri, care mai întotdeauna se termînau cu încăierări din care dumnealor nu puteau lipsi cu nici un preţ. Toţi le ziceau „Cei cinci magnifici de la Băiculeşti“, căci acolo făcuseră un scandal de pomiriă. Cîtva timp ne-am ţinut numai de capul lor pînă i-am potolit. S-au mai maturizat, unii s-au căsătorit şi s-au adunat la casele lor. Totuşi, cînd au venit aici, în Bucureşti, le-am spus din capul locului : „La cea mai mică abatere, vă trimit înapoi“. Nu mi-au dat - ocazia. Plusul de energie, care răbufnea din ei la petreceri, îl folosesc acum în depăşirea randamentelor. Cei care îi cunosc de pe Argeş mai spun unora în glumă : „Pînă şi buldozerele ştiu frică de cei cinci magnifici de la Băiculeşti“.

*

Răgazul unei pauze de masă pe şantierul staţiei „Grozăveşti“. Fraţii Juncu şi cumnatul lor, Iorgu Hodoroabă, s-au grupat, ca de atîţia ani de cînd lucrează împreună pe şantiere, pentru a-şi lua gustarea.

— De ce făceaţi bătăi pe Argeş ?

— întrebaţi-ne de ce terminam, întotdeauna primii, treaba ce-o aveam...

— Asta ştiu. Pentru că eraţi harnici şi pricepuţi. Dar de ce făceaţi bătăi ?

— Noi mergeam la petreceri cu gînduri foarte

paşnice, ca să ne mai dezmorţim. Acolo, însă, mai întotdeauna se găseau şi cîţiva bătăuşi. Cum ne vedeau pe toţi cinci, băieţi chipeşi, bronzaţi, eleganţi, li se tulburau minţile. Credeau că noi vrem să le răpim fetele şi imediat ne încolţeau.

— Iar dumneavoastră ?

— Noi ce era să facem ? Ne apăram pînă nu mai rămînea nici un bătăuş în raza noastră vizuală. De fapt, cred că au dispărut cu totul. După cîteva experienţe nereuşite, ne-au lăsat cu desăvîrşire în pace.

— Care este idealul dumneavoastră profesional ?

— Să ajungem cei mai buni mecanici de pe şantier.

— încă n-aţi ajuns ?

— Am auzit că am fi ajuns, dar trebuie să ne convingem singuri de asta, prin randamente superioare, permanente. E bun acela care are continuitate neîntreruptă în rezultatele sale. Nu vrem să infirmăm rnîine cu jenă ceea ce am afirma azi cu prea multă uşurinţă.

La cealaltă extremitate a tronsonului *unu,* la podul „Mărăşeşti", lucrează echipa de fierar-betonişti condusă de Dumitru Barbu. Un bărbat la cea de a doua tinereţe, mai degrabă scund decît înalt, brunet şi robust, tăcut ca piatra. Aflu despre el că este între cei mai faimoşi meseriaşi de pe şantier, bun organizator, exemplar coleg de echipă, spirit întreprinzător şi inovator. Stau ore în şir, aici, în galeria de sub malul Dîmboviţei, la punctul de lucru al echipei sale, îi privesc cu atenţie pe cei vreo patruzeci de fierar-betonişti pe care-i conduce şi încerc să disting subtilităţile care îi dau personalitate şi autoritate. Dar nu e nimic aparte de văzut sau, mai precis,

adevăratele trăsături care îi conferă lui Dumitru Barbu valoarea de personaj de excepţie nu pot fi privite din afară, nu se lasă uşor sesizate. Nici în cîteva ore, nici în cîteva zile. Numai cei care lucrează cu el de ani şi ani îi ştiu şi-i înţeleg fiecare gest, fiecare gînd desprins din privirea sau din încreţirea frunţii şi ei încearcă să-l copieze, să-i semene în totul.

Ca nişte ţesătoare la un gherghef uriaş, care în locul firelor de mătase mînuiesc bare lungi şi subţiri de oţel, fierar- betoniştii din echipa lui Barbu pregătesc ţesătura de nervuri metalice care vor da trăinicia şi nemurirea betonului. Sînt, cum zic, vreo patruzeci, într-un spaţiu destul de îngust, atît cît măsoară o „casetă“ de tunel, dar parcă nu-i decît unul singur,' care nu are cu cine vorbi, atîta tăcere pluteşte în jur. Fiecare ştie exact ce are de făcut şi nu trebuie să deranjeze pe nimeni cu întrebări. Sarcinile sînt atît de rrfeticulos împărţite şi atît de prompt îndeplinite, încît mâinile nu se opresc decît o clipă pe claviatura barelor de oţel, aparatele de sudură, cu lumina lor orbitoare, nu se sting cît e ziua de mare. Aş vrea să stau de vorbă cu careva dintre ei, dar îmi dau seama că ar fi păcat să perturb acest ritm din care vezi cum se profilează viitorii pereţi de beton armat, stîlpi şi grinzi, în goliciunea şi intimitatea lor.

Unii aduc, cu braţele, barele metalice de la suprafaţă, fiecare cîntărind zeci de kilograme — cu macaraua n-ar putea fi strecurate printre spraiţurile care susţin pereţii mulaţi — alţii le fasonează, alţii le împletesc şi le sudează, într-o sincronizare măsurată în secunde. Şi totul se desfăşoară în tăcerea pe care Dumitru Barbu, din firea iui tăcut ca piatra, le-o transmite oamenilor din echipă. Victor Barbu, fratele său mai mic, n-a avut nevoie să înveţe această tăcere pentru că o are în el dintotdeauna, iar fiul cel mare al lui Dumitru îi seamănă în aceeaşi măsură.

Ceea ce pretinde şeful de echipă fiului şi fratelui său, *disciplină, intransigenţă* în calitatea lucrărilor, sobrietate şi bun exemplu personal, le pretinde la toţi ceilalţi sau invers. Nimănui nu i se tolerează nici o abatere de la rigorile de .disciplină ale echipei.

— Astăzi e un examen greu pentru noi — spune el, într-un tîrziu, fără măcar să-şi întoarcă privirea — pentru că trebuie să facem cît n-am mai făcut niciodată : să montăm pînă deseară douăzeci şi cinci de tone de armătură, pentru ca la noapte să poată începe turnarea betonului.

Îl înţeleg. Circulaţia de pe podul „Mărăşeşti" a fost abătută, dar numai pentru două săptămîni, timp în care constructorii metroului trebuie să încheie lucrările subterane şi să redea circulaţia pe pod. A fost necesară, în acest timp foarte scurt, excavarea a mii de metri cubi de pămînt, după care, dimineaţă în zori, au intrat în acţiune fierar-betoniîtii lui Barbu. Lor nu li s-a dat decît o zi.

— Am montat şi treizeci şi trei de tone într-un schimb, reia şeful echipei, dar asta e o lucrare nouă, în condiţii aparte, unde nu ne putem permite nici o mecanizare.

Pe o suprafaţă restrînsă lucrează, în afara fierar-betoniştilor, tot pe atîţia dulgheri, muncitori de la telefoane şi de la întreprinderea de distribuire a energiei electrice, pentru montarea instalaţiilor lor şi, în sfîrşit, betoniştii, care fac ultimele pregătiri pentru începerea turnării. în toată această aglomeraţie, nimeni nu se încurcă, nimeni nu stinghereşte pe nimeni întrucît fiecare îşi cunoaşte rostul. Atunci cînd trebuie, şeful echipei, de acolo de pe peretele din împletitură de oţel, unde lucrează în rînd cu ceilalţi, cu o vorbă, cu un semn din priviri îi face pe fiecare să priceapă ce are de făcut în continuare.

— Dacă le vorbesc şi-i dădăcesc numai jumătate de ceas pe zi, tot se cheamă că oamenii pierd, ascultîndumă, această jumătate de ceas bună de lucru — se explică Dumitru Barbu. De aceea, prefer să le vorbesc scurt şi numai cînd e absolut necesar. în rest, le las libertatea să acţioneze fiecare cum crede, numai treaba să meargă şi să fie de bună calitate.

Seara, după ora şapte, fierar-betoniştii se retrag. Se aprind reflectoarele pentru un record şi pentru a lumina „ziua de muncă-', care va dura pînă în zori, a betoniştilor. îl conduc pe Dumitru Barbu spre casă şi reuşesc, încet, încet, să-i aflu biografia muncitorească care a început la cincisprezece ani, cînd alţi copii de această vîrstă mai au încă nevoie să le lege cineva şireturile la pantofi şi să le şteargă nasul.

— Am venit în Bucureşti împreună cu alţi băieţi din satul Balota—Dolj, în 1950, ca să lucrăm pe un şantier, oricare ar fi el. Tocmai începuseră lucrările la Monumentul eroilor patriei şi cineva ne-a îndreptat acolo. Am fost primiţi ca muncitori necalificaţi la transport de materiale, la făcut betoane, la alte lucrări mai simple; De calificare nu putea fi încă vorba. Nu aveam vîrsta şi nu-şi asuma nimeni răspunderea pentru viaţa noastră. Eram însă fericit că în vremea aceea de mare sărăcie şi foamete puteam să cîştig un ban şi s-o ajut pe mama şi cei trei fraţi mai mici.

Vreme de vreo doisprezece ani, apoi, n-am mai plecat din Bucureşti, decît pentru stagiul militar, trecînd de pe un şantier pe altul, unde era nevoie. Dar, de-acum, ca muncitor calificat într-o meserie care devenea din ce în ce mai solicitată : fierar-betonist. Dorul de casă, de meleagurile doljene, însă, mi-a revenit dintr-o dată, cînd am auzit că la Craiova se va construi un mare combinat chimic.. Am dat fuga acolo pentru a reveni în Capitală exact după treisprezece ani, cînd combinatul craiovean era gata şi crescuse cît un oraş. S-ar mai fi găsit de lucru prin judeţ — într-un concediu mai făcusem o casă de cultură în sat — dar, ca şi pentru alţi constructori, metroul devenise un miraj care ne atrăgea ca un magnet. Pentru că nu cred să existe constructor adevărat care să nu dorească să-şi lege numele de un astfel de monument al gîndirii şi creaţiei româneşti.

Cînd am venit aici, în februarie 1976, echipele erau formate. Am fost repartizat la Măndică. Se lucra în faţa tribunalului, unde se executaseră deja trei-patru radiere şi două plăci. La cîteva săptămîni, Măndică a plecat. Oamenii au fost întrebaţi pe cine vor şef de echipă — nu s-a mai procedat pînă atunci aşa şi poate nici de atunci încoace şi nu e rău să se procedeze astfel — şi ei m-au vrut pe mine. Deşi n-aveam prea mult stagiu cu ei. Ne-am înţeles destul de bine de la început. Pentru că şi ei erau tot unul şi unul : Vasile Roşioru, Ion Butu, Costache Gaşpar, Ştefan Pleat, Alexe Iancu, Iri- mia Ghiriac cu care am armat întreaga porţiune de la podul „Mihai Vodă“ pînă Ia întreprinderea „Dîmboviţa“, în condiţii foarte grele, sub ameninţarea continuă a apelor subterane care apăsau pereţii mulaţi. Din pricina unor posibile infiltraţii puternice, dar şi a gerului cumplit din timpul iernii trebuia să ne grăbim, pentru ca betoniştii să închidă cît mai repede casetele. Supravegherea apelor freatice de-

venise o chestiune oît se poate de critică. Macaralele grele „lansaseră“ de-acum vagoanele metroului în subteran şi o erupţie, o inundaţie, ar fi fost catastrofale. Dacă nu s-a întîmplat aşa ceva e pentru că s-au luat din timp măsurile tehnice cuvenite dar şi pentru că oamenii ştiu să dea pe acest şantier măsura conştiinţei lor.

S-a făcut aproape ora zece seara. Cei trei *Barbu,* tată, fiu şi frate, ajung acasă. Linia metroului s-a mai prelungit cu o zi prin inima Capitalei.

la confluenţa bistriţei cu dîmboviţa

Dacă sînt constructor de un sfert de veac şi dacă rrâ-am petrecut cei mai frumoşi ani pe marile şantiere hidrotehnice din ţară e pentru că eu, Vasile Filioreanu, am avut de mic o sănătoasă pornire către aventura cunoaşterii şi a descoperirii. Cred că la aceasta au contribuit împrejurimile muntoase si împădurite ale satului meu, Timişeşti, de lîngă Tîrgu Neamţ, care, de cînd mă ştiu, mi-au făcut cu ochiul să le cutreier, să le cercetez.

Norocul meu cel mare a fost că am avut părinţi serioşi care nu ne răsfăţau şi nu ne îmbolmojau, lăsîndu-ne de cum am început să ne săltăm în două picioare să alergăm cît era ziua de mare. De tovarăşi de joacă nu duceam cîtuşi de puţin lipsă, pentru că, vrednici şi serioşi cum erau părinţii mei, coborîtori din plăieşii lui Ştefan cel Mare, m-au fericit cu zece fraţi. Jumătate băieţi, jumătate fete, unul mai năstruşnic decît altul, dar eu cred că îi întreceam pe toţi.

6

De lucru nu prea aveam, pentru că, băftoşii de noi, eram săraci lipiţi pământului, cel puţin aşa-i auzeam pe alţii spu- n'ind, fără să înţelegem noi, copiii, prea bine, de unde atîta noroc cu sărăcia asta. Tata avea o căruţă cu doi cai. Cu asta ne-a crescut. Nu-l vedeam ziua niciodată, decît la sărbători mari, 'pentru că pleca cu noaptea în cap — auzeam doar prin somn huruitul căruţei pe bolovani — şi se întorcea cînd noi eram de mult în lumea visurilor. Acum are şaptezeci şi cinci de ani şi nu renunţă la cai. Unul din ei era foarte bătrîn şi voia să-l schimbe... „Nu voi lua pe el mai mult de trei mii — ne-a zis el— aşa ca să-mi daţi şi voi, care cit puteţi, ca să-mi cumpăr un cal cum aveam in tinereţe". I-arn dat imediat, fiecare dintre fraţi, să-i ajungă nu de un cal, ci de trei. Era un pretext pentru noi, pentru că altfel nu vrea să primească bani. Are mindria omului care n-a primit de la nimeni in viaţa lui nici cit negru sub unghie, a trăit şi a crescut zece copii numai in truda palmelor lui.

Să revin însă la copilărie, pentru că mult n-a ţinut. Pînă la şapte ani doar, cînd, intr-o noapte, am auzit bubuituri îngrozitoare de explozii. Războiul ajunsese sub streaşină casei noastre. Ne aflam pe linia întîi a frontului. Au venit nişte ofiţeri şi ne-au cerut să evacuăm satul. Ne-au încărcat tata şi mama în căruţă şi am fugit spre munţi. Gata cu copilăria. A fost ucisă în ultimele luni de război. De şcoală nici nu putea fi vorba. Învăţătorul ¡din sat murise pe front, iar altul venise cînd eram deja mare. M-a învăţat să scriu şi să citesc sora mea bună, Maria, dar mai tîrziu tot n-am scăpat de cîţiva ani buni de şcoală. Dacă mi se dădea o toporişcă şi o bucată de mămăligă în buzunar, părinţii scăpau de mine toată ziua. Apă să mă\ răcoresc aveam din belşug în pădure, iar copaci pe ales, cîţi voiam. Pentru că cioplitul era pasiunea copilăriei mele. Făcem stîlpi, porţi, colibe, cozi de unelte şi toate

minunile. Toţi îmi prevedeau o strălucită carieră de dulgher dar am ajuns fierar-betonist. O să vedeţi, mai tîrziu, cum.

În micul şi fericitul nostru „trib", aveam şi un frate, Dumitru, foarte studios, care citea c'it un arhivar. Devora orice carte îi cădea în mînă şi de multe ori ne incinta cu povestirea unor romane sau cu recitarea poeziilor lui Emi- nescu, pe care cred că le ştia din scoarţă în scoarţă. Pasiunea asta i-a fost folositoare fratelui Dumitru. După ce a terminat şcoala profesională, a făcut liceul seral, apoi a dorit să ajungă judecător şi a urmat facultatea de drept. Şi-a văzut visul cu ochii, ca dealtfel, toţi ceilalţi fraţi. Pentru că asta avem noi comun : încăpăţînarea. Vreau sa zic, ambiţia. Odată ce ne-am pus o idee în cap, nu ne-o mai scoate nimeni. Aşa s-a întîmplat şi cu mine. Aveam şaisprezece ani neîmpliniţi în 1953, cînd fratele Dumitru mi-a citit intr-un ziar despre lucrările care au început la construcţia hidrocentralei de pe Bistriţa. Spiritul meu de aventurier nu mi-a dat astîmpăr. Mi-am luat traista şi toporişca şi pe-aici ţi-e drumul, spre Bicaz, băiete. Geaba auzeam tot felul de sfaturi, că-i greu, că nu mă primeşte, fiind prea mic, că n-am bani de drum şi cîte altele, că eu eram de-acum departe, cel puţin cu gîndul.

M-am înţeles cu alţi doi băieţi de vîrsta mea şi am stabilit să pornim pe jos. Cînd am ajuns la Tîrgu Neamţ, unul dintre ortaci a zis că-l doare burta şi a fugit înapoi. în schimb, eu şi celălalt băiat din sat ne-am agăţat de un camion care aflasem că duce materiale pe şantier şi în cîteva ore eram acolo. Pe şantier era o animaţie de ziceai că mulţimea aceea de tineri se pregăteşte să dărîme Ceahlăul. Ne amestecăm printre ei. La un moment dat, ne ia la rost un tînăr distins, înalt, cu părul creţ şi cîteva discrete fire cărunte la tîmple.

— „Unde vă sînt uniformele ne întreabă el.

Noi habar n-aveam unde ne sînt uniformele, căci nu ştiam exact despre ce e vorba. Am răspuns sec :

-— „N-avem 1“

— „Fuga la magazioner să vă echipeze !“

— „De unde să-l luăm am zis eu.

Abia atunci, tînărul distins s-a dumirit ce-i cu noi pe şantier şi că trebuie să ne dea în primire cuiva. Tocmai trecea pe acolo un flăcău.

— „Octaviene! Ia băieţii aceştia la tine şi fă din ei nişte brigadieri adevăraţi.“

Noua noastră cunoştinţă ne strînge mina şi se recomandă :

— „Sînt inginerul Groza. Haideţi să vă găsesc o echipă bună“.

M-am grăbit să scriu acasă, să-i liniştesc pe ai mei, dar bineînţeles că nu m-a crezut nimeni şi probabil că şi-an zis : „aşteaptă puţin să dai de greu, că o să te vedem noi întor- cîndn-te cu coada între picioareNu, zău? Ţi-ai găsit omul să se sperie, chiar în persoana lui Vasile Filioreanu, brigadier pe cel mai mare şantier naţional al tineretului. După un an, eram calificat ca fierar-betonist la punctul de lucru „Stejarul“.

Munca brută în aerul liber din munţi, viaţa în colectivul exuberant al brigadierilor, barăcile pe acoperişul cărora ră- păia deseori, noaptea, ploaia piezişă şi repede şi pe care o sorbeam prin toţi porii trupului şi sufletului meu îndrăgostit sălbatic de natură, scăldatul în apa limpede şi rece a Bica- zmlui, iată ce m-a fascinat şi m-a făcut să nu mai părăsesc şantierul şi să rămîn pentru totdeauna constructor în oţel şi beton. Le-am scris şi fraţilor mei mai mari să vină pe şantier. „Fugi. din strîmtoarea hîrţoagelor tale — îmi amintesc că i-am scris lui Dumitru — şi aleargă aici unde vei întîlni adevărata libertate bărbătească a muncii şi spiritului“, făceam eu pe

filozoful, dar nu l-am putut dezlipi de pereţii bibliotecii. Mai receptiv la poezia şantierelor s-a dovedit a fi însă fratele Costică. El n-a stat mult pe gînduri. M-am trezit cu el că-mi bate la uşă. Cînd l-am văzut, m-am speriat. N-avea mai mult de-un cot. îl dobora vîntul. Stai, zic, că te fac eu om întreg. L-am băgat la muncă. Nu-l menajam deloc. „Mîncare bună şi muncă multă îţi trebuie, şi-ai să vezi cum se zmulge băetul", îi spuneam, mai în glumă, mai în serios. Avea şaptesprezece ani. Doi ani mai tîrziu, cînd s-a dus în sat, nu-l mai cunoştea nimeni. Costică ajunsese cît Ceahlăul, mai precis la 1,82 metri, ceea ce nu-i de ici-de colo. Lat în spate, zvelt şi musculos, un adevărat atlet. Am lucrat mulţi ani împreună, apoi ne-am despărţit, pentru a ne reîntîlni aici, la metrou. Să revin însă pe Bistriţa, de unde în 1957 am plecat militar, iar după doi ani m-am întors la „Stejarul". Nu mai cunoşteam nimic, pentru că lucrarea era pe sfîrşite. Dar lasă, că vreo cinci ani tot mai aveam ce face pe Bistriţa. Începea construcţia microcentra- lelor din aval: Pîngăraţi, Vaduri, Piatra Neamţ, Racova, Gîrbeni, Bacău 1 şi Bacău 2.

N-am lipsit de la nici una, în toate se află cîte o părticică din dragostea mea pentru meseria de constructor. Aveam şcoala marii hidrocentrale „Bicaz" şi nu-mi mai era teamă de nimic. Inginerul Gheorghe Bîrcă şi-a dat seama de curajul meu şi mi-a încredinţat conducerea unei echipe. împlinisem douăzeci şi trei de ani. Misiunea mea : să construiesc, cu oamenii din subordine, hidrocentrala „Pîngăraţi". Era primul examen complex care mi se cerea şi trebuia să-l trec.

— „Uite, Vasile — mi-a spus inginerul Bîrcă — aici e un gol pe care se sprijină totul — vorbea de camera spirală. Dacă tu reuşeşti să faci lucrarea asta, nimic nu-ţi mai stă în cale."

Era în luna mai, iar în noiembrie noi betonam acope-

rişul. Celelalte microcentrale au fost după aceea un joc pentru noi. Cînd le-am terminat, în 1966, se termina şi frumoasa noastră aventură pe Bistriţa. Dar iubeam apele şi munţii şi mă simţeam irezistibil chemat de ele. Aşa am ajuns pe Argeş, unde mai rămăseseră, de asemenea, de făcut mai multe microcentrale în josul rîului...

De mulţi ani nedespărţiţi pe şantierele hidrotehnice, şeful lui Vasile Filioreanu, inginerul Norel Dragu, directorul grupului de şantiere instalaţii şi construcţii din Trustul „Energo- construcţia", care a executat porţiunea de metrou de la „Podul Cotroceni“ pînă la depoul „Ciurel“, îşi aminteşte cum l-a cunoscut.

— Eram pe Argeş, la Corbeni. Vine într-o zi un tip cu pălărie de pai pe cap şi cu un aparat de fotografiat pe umăr, plin de importanţă şi întreabă de mine. Credeam că-i un turist rătăcit. Mi-a spus cine e, de unde vine şi ce vrea.

— „îmi daţi planurile — zicea dumnealui — şi restul nu vă priveşte.“

— „Ia te uită, grozavul, îi întorc eu răspunsul. Şi ce vei face cu planurile ?“

— „Ceea ce trebuie...“

Oricum, mi-a lăsat o • foarte proastă părere. îi spun inginerului Bîrcă, pe atunci inginer şef al I.C.H.

— „Lasă-l, să vezi ce iese“, îmi zice.

L-am lăsat. A început ¡mediat treaba. Lucra cu zece oameni. în două zile totul era gata. Pentru mine avea să fie o lecţie straşnică. Am învăţat dîn întîmplarea aceea să nu mai judec oamenii după aparenţe şi la prima vedere. Vasile Filioreanu nu făcea pe grozavul, cum credeam eu şi cum îl arăta pălăria lui şmecherească de pai, ci era şi a rămas, realmente, un om grozav.

★

în nouă ani am făcut, cu cei cincizeci-şaizeci de oameni din echipa mea, nouă hidrocentrale pe Argeş. Prima a fost cea de la Albeşti. Am terminat-o în numai şaptezeci şi două de zile, ceea ce era un adevărat record. Inginerul Bîrcă mi-a spus: „Să ştii că ne-ai speriat pe toţi". În realitate, era vorba de o lucrare în serie şi o ştiam pe dinafară. Puteam lucra chiar şi fără planuri. Nu vreau să mă laud. Vreau să spun ce înseamnă specializarea şi pasiunea pentru profesie. Dar mai ales aş vrea să spun ce înseamnă o echipă adevărată, sudată ca a noastră. îl aveam pe Toader Nistor, pe Dumitra Lazăr cu care lucrez de nouăsprezece ani, pe marele sufletist Dinu Popa, pe Gheorghe Bîlba, cu care lucrez şi aici la metrou. Aveam ca şefi pe inginerul Dragu, un om iubit de toţi colaboratorii luv, pe inginerul Gheorghe Mito- caru, specialist de clasă. Cînd am terminat „Albeştii" a venit inginerul Preoteasa şi ne-a întrebat:

— „Ce-i asta ?"

I-am răspuns ceea ce gîndeam :

— „Dacă tot am venit pe Argeş, trebuia sa vă arătăm şi noi ce ştim şi ce putem".

Chiar a doua zi, după ce turnasem ultimul pumn de beton, primesc dispoziţie să mă prezint pentru ziua următoare la Consiliul de Stat pentru că voi fi decorat. „Măi, fir-ar să fie! Cum de s-a aflat aşa repede de isprava noastră f Asta da zic eu — informare operativă şi recompensă promptă." Secretarul general al partidului, tovarăşul Nicolae Ceauşescu, avea să-mi înmîneze, spre marea mea bucurie şi emoţie, una dintre cele mai mari distincţii ale Republicii: Ordinul Muncii clasa I. Dar, bineînţeles, nu pentru recordul de la Albeşti, ci pentru munca mea de pe şantierele hidrocentralelor de pe Bistriţa. Eu nici. nu mă

aşteptam. „Uite, mi-am zis, nimic nu se uită. Totul la timpul său.“

Intervine din nou, cu o completare, inginerul Dragu :

— Trei erau formaţiile de lucru cu care s-au construit toate centralele de pe Argeş în jos. Prima era a lui Eilio- reanu ; a doua, de dulgheri, era condusă de Gal Iuliu (Gyula- baci) şi a treia, de montaj, a lui Cismadi Mihai. Nu mai aveau nevoie de nici o supraveghere, de nici o îndrumare, doar să li se dea ceea ce Ie trebuia. Erau prieteni foarte buni. Cînd fixau un termen, puteai fi sigur că numai dacă se surpă pămîntul nu se ţin de cuvînt. Dacă o formaţie se întîmpla să întîmpine dificultăţi, celelalte două întîrziau pe şantier, atîtea zile şi atîtea nopţi cîte erau necesare pentru recuperarea rămînerii în urmă. Alături de asemenea oameni te simţi, intr-adevăr, foarte puternic.

¥

în vara lui 1975 am încheiat conturile pe Argeş. Am foşt trimis pe Olt, dar aveam o mare reţinere. Legătura mea cu Moldova era foarte grea, nu aveam trenuri directe şi pe mine locurile natale mă îmbie să le revăd cît pot de des. Am aflat că s-au deschis lucrările la metrou, dar tovarăşul inginer Bîrcă n-a vrut să mă lase aici pentru că pe dumnealui îl ardeau degetele pentru Olt. Dar i-am spus-o fără ocolişuri : „Vă aduceţi aminte cîtă nevoie aveaţi de mine acum treisprezece ani la „Stejaru“ şi m-aţi vrăjit zile în şir ca să merg de la „Vaduri“ la „Pîngăraţi“, unde era o situaţie critică ? Am renunţat la şantierul meu şi v-am răspuns la solicitare. Eram tînăr, atunci, v-am servit, apoi pe dumneavoastră v-a promovat şi aţi uitat de mine. Iar acum nu vreţi să mă ajutaţi, să lucrez şi eu la o lucrare specială, mai aparte. Că hidrocentrale am făcut destule, or mai face şi alţii, dar de ce să nu pot spune şi

eu cîndva «am lucrat şi la metrou ?»“ L-am dat gata. Mi-a aprobat venirea pe şantierul cel mai spectaculos şi mai interesant pe care am fost pînă acum. Între timp, am mai fost pe Bistriţa şi pe Argeş. Nici nu se mai cunoaşte că au trecut oameni pe acolo. Totul e ascuns în pămînt, a reapărut vegetaţia pe fosta vatră a coloniei, totul pare nemişcat de la facerea lumii. Dar eu cunosc foarte bine fiecare colţişor din peisajele în care am muncit. De aceea, astă-vară, în concediu, mi-am încărcat familia în maşină şi am refăcut turul locurilor mele sentimentale, l-am arătat fiului meu valea Argeşului: „Uite, aici am trăit şi am muncit doi ani, aici, un an, aici te-ai născut tu, pe un pat de frunze de mesteacăn, acolo, la Corbeni, s-au născut băiatul şi fetiţa inginerului Dragu, pentru a deveni argeşeni, căci mama lor e gorjancă, iar tatăl lor buzoian“. Şi Emil, fiul meu, un pişicher fără pereche, vine şi el cu o părere :

— „Recunosc foarte bine, tată, aceste lunci, aceste păduri şi povîmişuri stîncoase, acest rîu ce izvorăşte parca toc- mai din cer...“

— „N-ai de unde. Aveai doar citeva luni cînd am plecat de pe-aici".

— „Poate era copil precoce, clragă", ii ia mamă-sa parte.

— „Nu, mamă. Nu eram precoce. Le-am văzut la televizor."

Pe Bistriţa, cum zic, merg mai des pentru că am rămas om al locului. Acolo am fraţi şi surori, acolo mi-am făcut casă şi acolo se va încheia — de unde a început — aventura mea de constructor.

Ploaie rece şi abundentă, neaşteptata, de sfîrşit de

toamnă în munţii argeşeni. Nici un adăpost în apropiere. Dar Va- sile Filioreanu e obişnuit cu ploile, nu se sperie aşa de uşor, l-au mai udat şi alte dăţi pînă la piele şi, ajuns acasă, după un duş fierbinte, se simţea ca nou născut. Dar acum drumul e lung, iar ploaia nu mai conteneşte. îi trece prin gîncl să-şi dezbrace haina, să-şi stoarcă cămaşa, să se descalţe, pentru a-şi goli bocanciî de apă. Era în 1974. A urmat o gravă afecţiune pulmonară şi un lung repaos la pat. Dar mai ales perspectiva de-a nu mai lucra pe şantiere. Adică de-a i se tăia vulturului aripile. Cum ar putea fi transformat răul în folos ? A urmat în timpul convalescenţei şcoala de maiştri, care nu-i cerea nici un efort fizic. Citind, studiind teoretic ceea ce ştia foarte bine practic, Vasile Filioreanu trece cu note maxime examen după examen. Cînd i-a expirat concediul medical şi i s-a permis să-şi reia munca pe şantier, el se întorcea cu o diplomă de maistru. Nu pentru a uza de ea. Ci pentru a fi, cum spunea el, mai bun meseriaş.

Aici, pe şantierul metroului, facem pionierat. Şi pe Bistriţa am făcut pionierat. Incomparabil mai greu. Acolo mecanizarea era la începuturile ei. Aici, gradul de mecanizare e de şaptezeci-optzeci la sută. De-aceea avem şi productivitate foarte mare. Noi sîntem singura echipă de fierar-be- tonişti pe aproape patru kilometri de galerie, cu două staţii, un depou cu unsprezece mari puncte de lucru, ceea ce e foarte mult. Am montat în doi ani şi jumătate, cu cei şaptezeci-optzeci de oameni cît am în medie în echipă, mult mai mult oţel-beton decît am montat în nouă ani pe Argeş. Dar mai bine să vă relatez o întîmplare recentă. Mă ia inginerul Dragu, într-o dimineaţă, la rost:

— „Banii-s bani, dar lucrul nu-i lucru...“

— „Faceţi-mă să înţeleg.“

■— „Sudorii dumitale fac nişte carcase bune să le rupi de spinarea lor.“

— „Dacă se poate să mă limpeziţi şi mai bine, n-ar fi rău.“

■— „Le trimit rupte, prost sudate, asta e. Uită-te la ele. “

Îmi cunosc oamenii şi ştiu că n-ar face un lucru de mîntuială. Totuşi, carcasele de armătură pentru pereţii imulaţi veneau de la atelierul nostru într-o stare jalnică. Dau fuga acolo. Băieţii, ca de obicei, la locurile lor. Nici urmă de superficialitate. Sudurile sînt controlate cu toată atenţia. Nici o abatere tehnologică. Ce să fie ? De-aici pleacă în bună stare, dar în frontul de lucru ajung cu afturile rupte şi trebuie refăcute. Asta ne răpea timp preţios. Mă uit cum le încarcă. Nimic în neregula. Carcasele sînt ridicate atent, cu macaraua şi aşezate pe un trailer. Mă iau cu maşina în urma lui, poate descopăr enigma. La o hurducătură, aud pac ! Mai multe carcase se frînseseră. Altă groapă, altă scu- turătură, alte pocnituri de fiare rupte. Şi tot nu înţelegeam. Cînd am ajuns pe şantier i-am povestit inginerului Dragu. Am mai făcut cîteva probe. Carcasele erau tot atît de ca- sabile ca nişte vreascuri. Repede, la fişele de materiale. Aici era explicaţia. Ne venise nişte oţel din import, oţel foarte rapid, pentru sudarea căruia electrozii, cu care lucrau băieţii noştri, nu erau buni. Dar ei nu aveau nici o vină. Lucrau cu ce li se dădea. Am cerut imediat electrozi potriviţi şi totul s-a îndreptat.

Intîmplările curioase, deseori dramatice, se ţin însă lanţ pentru că lucrăm într-un tronson absolut necunoscut, plin de surprize. La fiecare metru de pămînt excavat ies la suprafaţă vechi mărturii ale vieţii şi civilizaţiei urbane pe

malul Dîmboviţei. Arheologii sînt tot timpul pe urmele noastre. Noi le facem săpături pe gratis.

În zona uzinei „Grozăveşti", constructorii grupului nos- stru de şantiere au întîrziat lucrarea din cauza canalelor subterane foarte vechi, de care nimeni nu ştia, nimeni nu le putea intui poziţia şi încrengătura. Ne trezeam cu inundaţii sau cu scurgeri de noroi bentonitic care dispărea şi nu ştiam unde. Ne apucam să înfundăm aceste găuri de canale, improvizate, sau care erau încă active, să le refacem. Dacă nu se construia metroul cine ştie cînd s-ar fi refăcut toate aceste utilităţi edilitare. Am refăcut magistrale subterane de apă, electrice şi de canal, de trei ori mai mari decît cele vechi, care vor da edililor linişte, pentru cel puţin o sută de ani. Dacă n-ar fi apărut aceste utilităţi şi nu ar fi redus la jumătate ritmul de lucru pe şantier, primul tronson al metroului s-ar fi terminat mult mai devreme. Cu toate aces.- tea, staţiile „Grozăveşti" şi „Semănătoarea", din perimetrul grupului nostru, s-au realizat intr-un timp record. La „Grozăveşti" am început lucrarea în mai 1977, sub circulaţie — deci sub pod improvizat — şi în martie 1978 a fost gata. Meritul cel mai mare, după părerea mea, îl are echipa lui Nicolae Craiu.

Nemaiîntîînit a fost şi ritmul de excavaţii la staţia „Semănătoarea". În numai patruzeci de zile, mecanicii lui Ion Pisai tu şi Ghirica Macoviciuc au excavat un volum de pămînt pentru care li se dăduseră iniţial... şase luni. Au lucrat ca nişte titani, nici nu mai puteai schimba o vorbă cu ei, de dimineaţă pînă seara, şi de seara pînă dimineaţa, doar cu pauze pentru masă. Secretul lor era însă altul. Puseseră la punct o tehnologie proprie, de mare randament, care permitea excavarea sub planşeu, cu accesul maşinilor sub tavan. Au lucrat cu două excavatoare la un capăt şi cu alte două la celălalt capăt,

iar unul era de rezervă. Dacă se producea o defecţiune la vreunul din front, cel de rezervă intra imediat în acţiune, iar cel defect mergea la reparaţii, la maistrul Tache Rădulescu. Nu se pierdea nici un minut, schimburile se predau şi se preluau fără ca excavatoarele să se oprească mai mult de o clipă. Aşa a ştiut inginerul Paul Blrzea, ajutat de inginerii stagiari Ovidiu Stănciulea şi Ion Ionescu, să-şi organizeze lotul şi să obţină cu muncitorii lor ritmuri de-a dreptul incredibile.

La depou s-a excavat atîta pămînt incit s-ar putea înălţa cu el un munte. S-a început în februarie 1976 şi în iunie excavaţia era gata. Noi, betoniştii, aveam sa acoperim cu structuri de beton cîteva mii de metri pătraţi, pentru că depoul e, într-adevăr, uriaş.

Dar, m-am lăsat furat de amintiri şi l-am uitat pe dragul de frate-meu. Poate pentru că sîntem toată ziua împreună.

Plecase in armată de pe Bistriţa. Cînd s-a întors, în 1966, n-a stat pe loc mai mult de două-trei zile şi, fugi înapoi la Bicaz. Dar acolo, pustiu. Constructorii îşi terminaseră treaba şi se aflau, care încotro, pe alte şantiere. A venit la mine pe Argeş. El era electrician, dar nu prea aveam de lucru pentru electricieni. S-a alăturat echipei noastre de fierar-be- tonişti. Ştie şi această meserie tot atît de bine ca şi mine. După vreun an, inginerul Mitocaru avea nevoie de un electrician de exploatare la uzina „Oieşti". N-a găsit pe altul, decît pe bietul frate-meu. Costică şi-a dat însă repede seama că nu-i de el. Prea stătea toată ziua şi nu făcea mai nimic. Nu-i plăcea să tragă mîţa de coadă. A plecat la Porţile de Fier. Avea de lucru cît putea să lucreze. Nu s-a mişcat de acolo patru ani, după ce sistemul hidroenergetic şi de navigaţie era un fapt

împlinit.

Grosul efectivelor de la Dunăre a fost strămutat pe rîul Someş. Pe Costică Filioreanu l-au trimis la şcoala de maiştri, urmînd ca după luarea diplomei să-şi urmeze formaţia pe Someş. Trei ani nu l-am mai văzut. Pentru că aşa-i el. Unde da de greu se fixează şi nu se dezlipeşte pînă la capăt. Abia cînd şi acolo sfîrşitul lucrării era pe aproape, şi-a îngăduit un concediu şi o excursie de relaxare cu maşina prin ţară. Nu m-a ocolit. M-a vizitat pe Argeş, la Băiculeşti. Asta era în 1975. Tocmai îmi făceam bagajele pentru metrou. El nu aflase, încă, nimic. Cînd i-am spus şi-a pierdut astîmpărul, ca un copil. Nu şi-a mai continuat excursia. Seara era înapoi pe Someş pentru a-şi aranja plecarea la metrou. Căci în privinţa asta sîntem amîndoi la fel. Oriunde ne-am afla, tumultul irezistibil al marilor şantiere, chiar înainte de a-şi deschide bine porţile, ajunge ca un zvon de primăvară la inimile noastre, ne răscoleşte, ne cheamă şi ne tulbură ca prima iubire...

imposibila raportare la cazurile obişnuite

Poate cea mai friguroasă iarnă de cînd a început activitatea pe şantierul metroului : iarna anului 1977—1978. Luna decembrie, optsprezece. Ora nouă şi treizeci şi cinci, dimineaţa. Stau de vorbă cu inginerul Costin Enăceanu, în biroul şefului de lot din zona de lucrări a Pieţei Unirii. Uşa se deschide brusc, ca împinsă de vijelie. Intră precipitat un muncitor, gîfîind de alergătură. Nu mai are timp nici de „bună ziua".

— Veniţi repede. Avem o inundaţie mare în frontul de

lucru al maistrului Blebea.

Alergăm spre locul indicat, în dreptul Policlinicii Brîncoveneşti. Alarma fusese dată în toate sectoarele care puteau interveni. Lupta cu apa, care ţîşneşte din malul tunelului printr-un torent de grosimea unui om, începuse. în ciuda gerului, oamenii lucrează în talie, aruncă pietriş, încearcă să închidă gura izvorului cu ■ baloţi de cîlţi. Şuvoiul îi azvîrle însă oît colo. Alţi baloţi, alte -încercări. Deasupra oamenilor care lucrează pe fundul tunelului abia excavat, în stînga lor, se află Dîmboviţa. Dar apele ei sînt îngheţate tun. Atunci de unde vine potopul acesta ? Din celelalte „Dîmboviţe“ ascunse de privirile noastre care curg în voie pe „etaje" sau alături, la adîncimi mai mari sau mai mici. Cînd constructorii găuresc malurile subterane, sau le slăbesc doar rezistenţa prin excavaţiile în adîncime,. deseori apele ţîşnesc cu violenţă spre spaţiile libere. Ca şi acum.

— Cît timp ar curge aşa ? îl întreb pe inginerul proiectant Cornel Vasilescu.

— Continuu. Pericolul e. foarte mare. Pînă deseară, dacă nu l-am opri, ar inunda toată porţiunea abia excavată.

— Ce şanse au echipele de intervenţie ?

— Nu-s la prima probă de acest fel.

în contact cu frigul apa ce şe scurge din straturile nisipoase ieşind la lumină ridică, dintre pereţii mulaţi, care ţin malurile tunelului, vălătucii de aburi de parcă, acolo jos, curge un izvor fierbinte. Constructorii ştiu că nu se pot retrage înainte de-a înăbuşi şuvoiul, înainte de-a pune lucrarea în siguranţă.

Apa le ajunge la glezne. Le intră în cizmele de cauciuc. Feţele lor sînt stropite cu apă ori cu sudoare ? E de necrezut că pe asemenea ger se poate asuda. Sînt zece oameni în apă. înarmaţi cu pene de lemn, cu baloturi de

cîlţi, cu lopeţi şi tîrnăcoape. Pietrişul nu-i de nici un folos. O basculantă revarsă de sus, de pe mal, cîteva tone de pietriş. Pentru o clipă se pare că l-au biruit. Dar numai pentru o clipă, în secunda următoare, din movila pusă pe fundul tunelului şuvoiul ţîşneşte iarăşi ca un vulcan în miniatură. Oamenii o iau de la capăt. Sînt uzi pînă la piele. Se apleacă cu pieptul în apă într-un nou efort de-a fixa baloţii de cîlţi. încercare iluzorie. Presiunea şi debitul sînt prea mari.

Dar ceva trebuie făcut. Pe vatra tunelului, nivelul apei creşte întruna, pericolul inundării întregii porţiuni pare iminent. în tunel se află utilaje şi materiale. Lucrările neterminate ar fi compromise şi ele. Refacerea şi reintrarea în normal ar dura poate luni de zile. Cei zece aflaţi în acţiune sînt din echipa lui Alexandru Răileanu. Intervenţia este condusă de maistrul Marin Blebea. Sus pe mal ajung bizare, neînţelese, frînturi din dialogurile lor.

— încearcă să-l fixezi în partea superioară...

»— Mi-ar trebui o rangă...

— Cît e ceasul ?...

— Daţi la o parte aparatul acela de sudură...

— Unde dumnezeu am pus briceagul ?

— Strigă la macaragiu să nu stea cu mîiniie în sîn.

— Hei ! Mişcă puţin la dreapta !

— Strînge mai cu putere, că n-ai mămăligă în mîinî.

— Aprinde-mi, te rog, o ţigare...

— N-a mai venit băiatul acela cu termosul ?

— Dezlegaţi plasa cu bolovani !

— Astupă-mi urechile. Am avut otită cînd eram mic.

— Lasă-mă pe mine. Tu te mai scufundaşi o dată.

— Opriţi tranzistorul acela. Mă calcă pe nervi.

— Acum, cu forţă.

Nici n-am băgat de seamă că timpul trecuse, se făcuse, aproape de ora prînzului.

— Să coboare Hristache şi Sadoveac, dă cineva o dispoziţie.

— Gata, meştere Blebea, adăugă acelaşi. Ieşi afara din apăraia aceea. Nu vreau să te ducem acasă congelat.

Se face schimbul. Altă echipă urmează să continue operaţiunea. Un balot de cîlţi a fost introdus în rostul dintre pereţii mulaţi. Presiunea apei a scăzut, dar infiltraţia n-a fost oprită. Cineva îmi propune să mergem în baracă să ne mai încălzim. Nici'nu mă gîndesc. Parcă chiar inginerul Vasilescu mi-a făcut propunerea. El venise astăzi pe şantier să dea o consultaţie tehnică. O bună parte a lucrării a fost proiectată de atelierul în care lucrează şi el. Şi-a susţinut examenul de stat, la terminarea facultăţii, cu o temă din construcţia metroului, atunci cînd abia se vorbea de un viitor metrou în Bucureşti. A fost visul lui.

— Cît credeţi că mai durează, îl întreb.

— Cel mult o oră. Altă dată a fost şi mai greu.

— Cum poate fi mai greu ? Să stai opt ore în apă îngheţată, să te încălzeşti cu căldura eforturilor proprii, să ţii cu pieptul un torent. Da, cu pieptul. îl văd pe unul dintre constructorii de pe vatra inundată a tunelului iipindu-şi pieptul de peretele din care ţîşneşte şuvoiul acela de grosimea unui ofri, cu încrîncenarea şi hotărîrea de-a opri Dîmboviţa în loc. îl aud clar, spunîndu-le celorlalţi : „Proptiţi-mă cu ceva. împingeţi-mă de spate".

Cîţiva procedează întocmai, îl ajută să rămînă lipit cu pieptul de perete şi să blocheze pentru cîteva clipe şuvoiul. De ajuns, pînă ce balotul de cîlţi a fost pregătit şi fixat în rostul dintre ziduri. Nu mă uimeşte faptul în sine. Auzisem că „tehnica" aceasta fusese „inaugurată" de maistrul Ioan Ghinea, din sectorul C.F.R., într-o împrejurare similară. E uimitor însă că omul pe care îl

urmăresc într-o luptă disperată cu apa izbuteşte să oprească şuvoiul. Deci, nu încercase un act de bravură. Ştia că, poate. îşi cunoaşte puterile, vigoarea.

Doresc să-l cunosc. Mi se spune că e chiar maistrul Marin Blebea, coordonatorul intervenţiei. De pe mal nu-l disting prea bine. Nu-i pot reţine trăsăturile. Va trebui să revin a doua zi pentru a sta de vorbă cu el. Pentru astăzi treaba s-a încheiat. După opt ore de trudă, Dîmboviţa ascunsă e îmblînzită şi obligată să rămînă în albia ei subterană.

Revin a doua zi, aşa cum stabilisem, pentru a-l întîlni pe maistrul Blebea. Mă surprinde nepregătit. Mi se aduce în biroul şefului de lot un om mult mai în vîrstă, decît m-aş fi aşteptat. Se ţine bine, nimic de zis, are o ţinută de general în retragere, nici o fibră, nici o mişcare molatecă nu-i trădează vreo slăbiciune a trupului, dar nici nu-i ascund anii mulţi pe care îi are. în timpul intervenţiei din tunel l-am văzut de la distanţă, adică de la înălţimea malului, era prea mare agitaţie în spaţiul acela îngust pentru a-i vedea bine trăsăturile. Oricum, eram sigur că e vorba de un tînăr, cel mult de un om la a doua tinereţe. Acum, de aproape, vădcă Marin Blebea face parte din generaţia celor care demult sînt la pensie,

— Cîţi ani aveţi ?

— Destul de puţini pentru a nu scăpa încă tîrnăcopul din mînă.

— Adică ?

— 68 ! M-am născut în ianuarie 1910.

— Unde ?

— în Sîmbăta de Jos, dacă asta vă spune ceva.

— Cum să nu-nti spună ? E o comună frumoasă şi bogată de la poalele Făgăraşilor.

— Am plecat de acolo încă de foarte tînăr. Nu împlinisem optsprezece ani cînd m-am angajat la Uzina

Comunală Bucureşti ca supraveghetor de lucrări la pavaje de drumuri şi instalaţii. Aşa am devenit bucureştean. Asta era prin 1928—1929 în vremea cînd ţara cădea în marea criză economică. Jurnalul „de bord“ al profesiei mele de constructor începea să se încarce cu nume de locuri şi oameni, cu denumiri de obiective şi lucrări, cu date şi fapte de neuitat.

Am stat şaptesprezece ani la Uzina comunală, timp în care m-am calificat, mi-am făcut un rost. Am urmat apoi o şcoală de construcţii edilitare şi căpătasem cartea de maistru. Nenumărate branşamente şi consolidări am făcut în această perioadă în întreg Bucureştiul. în vară, cînd ajunsesem cu lucrările metroului aici, în zona Spitalului brînco- venesc, am dat peste o serie întreagă de lucrări de canalizare executate de mine cu aproape cincizeci de ani în urmă. Am fost foarte emoţionat. Uite, mi-am zis, tinereţea mea.

După război, în 1947, am trecut la Ministerul construcţiilor, la o unitate de drumuri şi poduri şi m-am întors în Ardeal. Am construit' un drum pe şoseaua Mediaş — Tîrnăveni. După terminarea lui am revenit aproape de casă, pe alte şantiere. Din 1956 pînă în 1960 am lucrat la întreţinerea şi repararea drumurilor din regiunea Bucureşti, după care am participat la construcţia fabricii de anvelope „Danubiana“. în 1962 am fost trimis la Călăraşi pe şantierul fabricii deceluloză şi hîrtie. Am terminat şi aceasta fabrică dupăcare amfost mutat, cu întregul lot pe care îi conduceam, la Turnu Măgurele. începeau lucrările la Combinatul chimic. Cel mai mare şantier chimic din ţară, la vremea aceea. în 1971, am fost trimis prin ARCOM pe un şantier în R.F.G. pentru un an de zile. La întoarcere mă aştepta şantierul oţelăriei electrice de pe platforma siderurgică Tîrgovişte.

Pînă în 1975, cînd am venit la Me
trou...

— în mai puţin de un sfert de oră v-aţi istorisit viaţa dumneavoastră de constructor, desfăşurată pe întinderea a patruzeci şi şapte de ani. Aproape jumătate de secol. De fapt, o jumătate de secol bătută pe muche, deoarece acum sîntem la sfîrşitul anului 1977, iar peste puţine zile veţi sărbători două aniversări : 68 de ani de viaţă şi 50 de ani de muncă pe şantierele ţării. Cum zic, tovarăşe Blebea, toată această extraordinară, — prin longevitate, dar bănuiesc şi prin bogăţia de fapte de laudă — viaţă de constructor, mi-aţi relatat-o preţ de cîteva minute. Oare în realitatea trăirii dumneavoastră a trecut tot cu aşa mare viteză ?

Nu-i deloc exagerată întrebarea. Toţi aceşti ani mulţi care îmi umplu cartea de muncă au trecut aşa cum ar trece toamna un cîrd de cocori, pe deasupra pămîntului. îi urmărim cu privirea îndepărtîndu-se şi ştim că pe aripile lor duc ultimele clipe ale verii şi, cînd dispar dincolo de zare, ne lasă în inimi o nu ştiu ce părere de rău. De fapt, nici n-am observat cum au zburat anii, n-am avut timp prea mult să reflectez la filozofia vieţii. Parcă toată viaţa mea a sta între termenele. de punere în funcţiune, între termenele scadente ale graficelor de execuţie. Toate bucuriile şi necazurile s-au consumat între aceşti „judecători" ai constructorilor care sînt *termenele de finalizare,* de predare a lucrărilor. Cînd începem o construcţie nouă prima întrebare este invariabil aceeaşi : *Cînd trebuie terminata* În funcţie de această dată ne organizăm viaţa, cea de şantier, dar şi cea de familie, în funcţie de ea ne măsurăm şi dimensionăm toate acţiunile, gîndirea şi simţirea de muncitori şi specialişti.

Fără gîndire novatoare nu faci nimic, rămîi un biet supus metodelor învechite pe care le-ai învăţat în şcoală sau le-ai deprins cu mult timp în urmă şi care la tehnica de azi, la ritmul în care se construieşte, nu mai sînt bune, îţi răpesc timp mult şi bani mulţi. Ţin minte că prin 1960 —1962, tot pe lunca Dîmboviţei, am avut o lucrare •de alimentare cu apă a întreprinderii „Danubiana", foarte .anevoioasă.

îl aveam ca şef de lot pe inginerul Enăceanu, actualul •director al grupului nostru de şantiere — optsprezece ani am lucrat cu acest om minunat — şi hotărîsem s-o facem în sistemul puţuri forate, care ar fi însemnat o economie de cîteva milioane de lei. Acest sistem era inovaţia inginerului Enăceanu. Mulţi ne descurajau. Spuneau că nu se poate, că nu va da rezultate, că e mai bine să mergem pe sistemul clasic, mai scump, dar mai

sigur. N-am cedat. Nu pentru vreun interes personal şi nici din orgoliu. Ci pentru că investiţia se alegea cu cîteva milioane economisite. Puţurile din prefabricate lansate cu macaraua s-au dovedit însă de un randament peste aşteptări.

La Călăraşi, tot aşa. Am făcut alimentarea cu apă a Combinatului de celuloză şi hîrtie nu după proiectele clasice, învechite, care ni s-au oferit, ci, de asemenea, după o soluţie pusă la punct, de noi, împreună cu inginerul Enă- ceanu. Mult mai simplă şi mult mai ieftină. Este vorba de folosirea unor „criburi“, nişte elemente din beton prefabricat, făcute de noi pe şantier, pe care le-am lansat cit macaraua plutitoare în Borcea, la adîncimea de cincispre- zece-douăzeci de metri în adîncul albiei. Şaisprezece camere din astea formau sistemul de criburi din care apa. pentru nevoile fabricii se scoate filtrata, cu pompele. Şi acolo scepticii ne descurajau, îndoindu-se de reuşită. De atunci, peste tot se aplică acest sistem. De aceea spuneam că,, în construcţii, fără o gîndire tehnică novatoare şi fără curaj, nu faci mare ispravă.

— Dar cu apele acestea ce aveţi de gînd ? Am fost martor la încleştarea de ieri. Prea vă fac multe greutăţi.

— Am deja în minte o idee. În cîteva zile o materializez. E nevoie de un sistem de blocare rapidă a infiltraţiilor de această natură. Altfel ele nu pot fi prevenite. Lucrăm într-un sol extrem de dificil. Staţia „Unirii“, ca sa iau un exemplu, este amplasată în albia vechii Dîmboviţe. în decursul timpului, viiturile au depus aici mari cantităţi de nisip în care s-au construit poduri de lemn cu stîlpi de stejar peste care am dat la fiecare pas în timpul săpăturilor. Am găsit, între altele, rădăcini de arbori seculari, pietrificate, fundaţii de case, canalizări felurite, care ne-au dat mare bătaie de cap şi nu peste tot am izbutit o etanşeizare perfectă între tronsoanele

pereţilor mulaţi. Fiind mult sub actuala albie a Dîmboviţei, împresuraţi de pînze freatice, apa, sub presiunea straturilor, îşi face uneori loc prin aceste rosturi pînă ele vor fi obturate definitiv şi pînă se va turna cel de-al doilea rînd de pereţi din beton armat care vor forma caseta tunelului. Dealtfel, pereţii mulaţi sînt făcuţi tocmai pentru protejarea malurilor împotriva infiltraţiilor şi a prăbuşirilor. Sînt însă şi infiltraţii din vatră. Pentru acestea se sapă, din loc în loc, puţuri de depresionare, apa scoţîndu-se cu pompele în Dîmboviţa.

— Ne-am luat cu vorba şi am uitat să vă întreb : Cum de mai sînteţi totuşi pe şantier, la vîrsta dumneavoastră şi după atîţia ani munciţi ?

— Iniţial ieşisem la pensie în 1972. Şantierele aveau însă nevoie de mine iar eu nu puteam sta locului. Am continuat să lucrez la metrou, am fost de la început şef de lot şi am făcut excavaţia în tunel, cale de un kilometru.

O săptămînă mai tîrziu, după întîlnirea cu maistrul Blebea, aveam să aflu că se ţinuse de cuvînt. Găsise soluţia pentru blocarea rapidă a infiltraţiilor de apă prin rosturile pereţilor mulaţi : nişte lamele de oţel fasonate şi sudate la locul unde se produc infiltraţiile. Inovaţia — pentru că, îrttr-adevăr, este vorba de o inovaţie valoroasă — a fost experimentată cu rezultate optime. O infiltraţie, ca cea despre care am vorbit mai înainte, a fost oprită, prin inovaţia maistrului Blebea, în nu mai mult de o jumătate de oră.

— Se spune că în curînd veţi ieşi efectiv la pensie. Cu ce vă veţi umple acest lung timp liber cu care nu sînteţi

obişnuit ?

—I în primul rînd, cu şantierul. E prea aproape de mine ca să nu revin, cît pot de des printre colegii mei mai tineri. A fost, totuşi, cel mai dificil şi cel mai frumos dintre şantierele mele. Mai am apoi o treabă grea de făcut. Să-mi cresc copiii.

Aici am rămas puţin descumpănit. Cum adică să-şi crească copiii ? La vîrsta lui, copiii sînt, în general, mari.Mă jenez în sînea mea de această falsă raţiune, de această prejudecată. Cine nu-şi doreşte la 68 de ani vigoarea şi puterea de muncă a maistrului Blebea ? Băieţii lui, Daniel, în clasa a V-a, iar Ovidiu, într-a IX-a, sînt, într-adevăr, încă în creştere, au mare nevoie de îndrumarea şi educaţia tatălui lor. în plus, au toţi trei pentru timpul liber o pasiune comună : *fotbalul*. Blebea senior a jucat în tinereţe vreme de cinci ani în echipa „Venus“, din prima divizie. Băieţii iubesc echipa „Rapid“ şi suferă pentru ea. Se antrenează toţi trei, împreună, cel puţin o oră pe zi.

Are ce face maistrul Blebea cu anii de pensie. Părinţii, nu pot fi decît tineri cînd copiii lor sînt încă copii.

Ne-am despărţit tîrziu, cînd pe şantier nu mai rămăseseră decît constructorii din schimbul de noapte : excava- toriştii şi betoniştii. Doar excavaţiile şi turnarea betoanelor continuă pe timpul nopţii, la lumina puternică a reflectoarelor. Alte lucrări, de migală, nu sînt îngăduite.

— încotro o luaţi ?

■— Spre Giurgiului ! Dumneavoastră ?

— în partea opusă. Spre Piaţa Victoriei...

cine l-a salvat pe Răzvan ?

A patra zi după cutremurul din martie 1977, pe la orele prînzului, un bărbat căţărat pe muntele de moloz, în

care se transformase blocul „Casata“, strigă mecanicilor de pe macarale şi excavatoare :

— Opriţi ! E ceva aici.

Ridică din colb un prunc învelit într-o pătură. L-a smuls de la pieptul rece al mamei, din braţele ei înţepenite. îl apăra pe mai departe.

— ...Trăieşte ! Să vină un medic.

în clipele următoare sugarul este transportat la spital. Un prim consult medical şi o concluzie care uimeşte : „Nici un traumatism esenţial. Doar... o foame de lup“.

Staţiile de radio şi televiziune din toată ţara transmit în eter incredibila veste : un sugar supravieţuieşte sub dărâmături timp de trei zile şi trei nopţi. L-a salvat ultimul gest al mamei. Pătura l-a ferit de praf, i-a menţinut temperatura şi umiditatea vitală. în clipa extremă, instinctul îi poruncise mamei ce trebuie să facă pentru ocrotirea puiului. Mai mult era cu neputinţă.

în momentul catastrofei, tatăl lui Răzvan — aşa îl cheamă pe copil — se afla în provincie. Aflînd de prăbuşirea blocului în care îşi avea familia, s-a grăbit spre Capitală. îl găseşte pe Răzvan la spital.

A trecut un timp de atunci. Tatăl se gîndeşte la salvatorul copilului său. Vrea să-l ştie, să-l caute, să-i strîngă măcar mîna cu recunoştinţă şi mulţumire. O primă informaţie îl duce spre şantierul metroului. Constructorii săi au dus greul în salvarea oamenilor şi înlăturarea consecinţelor cutremurului. N-au plecat de pe acele şantiere ale durerii, cum li se spunea în acele zile, pînă la salvarea ultimului supravieţuitor şi pînă la înlăturarea ultimei grămezi de moloz. Cei mai mulţi oameni au fost salvaţi de constructorii metroului. Ei erau şi cei mai în măsură s-o facă. Nimeni altcineva nu se putea aventura înaintea constructorilor pe acest „teren“ al disperării. Ei

au fost primii care au sosit la faţa locului şi ultimii care au plecat.

— Cutremurul m-a surprins în baie, povesteşte inginerul Gheorghe Buiac, secretarul de atunci al comitetului de partid pe întreprinderea „Metroul“. M-am îmbrăcat repede, am urcat în maşină şi m-am dus la birou. Pe drum însă am fost oprit de oameni răniţi care cereau ajutor. Am făcut cîteva curse la Spitalul de urgenţă. Cînd am ajuns: la unitate, în jurul orei douăzeci şi două şi cincisprezece minute, toată conducerea era prezentă. Generalul locotenent Petre Constantinescu venise primul. Era mai aproape. Fără. să mai aştepte ordine a trecut la constituirea comandamentelor de intervenţie pe întreprindere, apoi împreună am format comandamente similare pe fiecare şantier. înainte- de orele douăzeci şi trei soseau la blocurile de pe străzile- „Brezoianu“ şi „Popa Rusu“ primele grupuri de constructori cu utilajele necesare şi au început operaţiunile de salvare. în cursul nopţii li s-au adăugat apoi alţi constructori şi unităţi militare. Tehnicianul Constantin Mihăilescu a salvat din dărîmăturile construcţiilor de pe Brezoianu primii oameni.

Chiar pe Mihăilescu îl căuta tatăl copilului:

— Mi-a spus cineva că s-ar putea ca dumneavoastră' să-mi fi salvat fiul. Nu. Nici într-un caz. N-am scos nici un copil, doar doi bătrîni, un bărbat şi o femeie.

La numai o oră şi ceva după prăbuşirea blocului, împreună cu Mihai Rusu şi Remus Covaci au mai salvat un profesor. A doua zi au scos, din ceea ce mai rămăsese dintr-o aripă a hotelului „Victoria“, o femeie pe care cutremurul o găsise făcînd baie în cadă. Planşeul a căzut peste ea. Ca un capac al morţii. Dar şi al salvării.

Pe străzile Brezoianu şi Popa Rusu lucrările de degajare s-au terminat cel mai repede. De aici tehnicianul Constantin Mihăilescu este trimis la blocul „Continental“ cu mecanicii şi utilajele din subordine. Să-i schimbe pe cei ■care lucrau neîntrerupt de zile şi nopţi în şir. Acolo, în a unsprezecea zi de la cutremur, la orele opt şi jumătate l-a adus la lumină şi aer, la viaţă, pe Sorin Crainic. Tehnicianul Mihăilescu a fost cel care a coborât în groapa în care se afla tînărul lăcătuş de la „Electromagnetica“ şi a dirijat macaraua pentru a ridica cu grijă, bucată cu bucată, dă- rîmăturile care-l ţineau prizonier. El a schimbat primele cuvinte cu supravieţuitorul celei mai lungi claustrări, fără hrană şi fără apă, rămas în analele medicinei, şi l-a ajutat să ajungă în braţele mamei. Fără să-şi facă din aceasta publicitate, fără să considere că are vreun merit. Modestia este virtutea la care constructorii ţin din toată inima.

— Nu, nu eu v-am salvat copilul, repetă Mihăilescu. lntrebaţi-l pe mecanicul Nicolae Butnaru de la staţia „Semănătoarea“. S-ar putea să ştie mai mult decît mine.

— Oricum, vă mulţumesc. îl voi căuta pe mecanic.

L-a găsit destul de greu. Sîntem în primăvara anului

1979 şi staţiile de pe tronsonul unu sînt gata. Se lucrează la ultimele finisaje. Mozaicurile, coloanele îmbrăcate în travertin, planşele mascate în sticlă şi benzi de aluminiu strălucesc ca nişte holuri de palate în aşteptarea oaspeţilor. Află că buldozeristul Butnaru e undeva pe tronsonul trei, spre cartierul Militari. Aleargă intr-acolo. îl găseşte. E pe acelaşi utilaj. Lucrează la excavarea staţiei „Valea Cascadelor".

— Ştiţi cumva cine mi-a salvat copilul, atunci, în a patra zi de la cutremur ? Avea numai cîteva săptămîni.

— Eu am intervenit împreună cu inginerul Petculescu, cu mecanicul Mihai Tîrdea, maistrul Agapciuc şi brigadierul Florea Cojocaru. Am scos patru supravieţuitori...

Rămăseseră imobilizaţi sub clinul unei uşi. între ei se afla şi pictorul Stanciu. I-a dăruit mai tîrziu lui Agapciuc un tablou.

Cîteva ore au lucrat pentru salvarea lor, ridicînd tone de moloz. Ultima pe care au scos-o a fost o femeie. Nu voia să iasă. Era goală şi se ruşina. După cincizeci de ore de incertitudine, între viaţă şi moarte, sub mormanul dărîmăturilor, femeia îşi păstra pudoarea. I-au căutat şi ei cîteva luni mai tîrziu, să le mulţumească. Parcă de asta era nevoie. Mulţumirea constructorilor venea din ei înşişi. înăbuşită de durerea de-a fi scos de sub dărîmături mai multe cadavre decît supravieţuitori,

— La cine mă îndrumaţi ? Cine credeţi că ar putea fi salvatorul fiului meu, Răzvan ?

— Ştiu că tehnicianul Grigore Coţofană a salvat un copil. Alte amănunte nu ştiu. Dar îl găsiţi pe şantierul ultimei staţii de pe tronsonul „Militari".

Nu întîrzie să alerge într-acolo. Tehnicianul Coţofană, responsabilul cu utilajele de transport, lipseşte. E detaşat

pentru o perioadă pe şantierul Combinatului siderurgic de la Călăraşi. Nu-i minic. îl poate căuta şi acolo. Ce contează că e atît de departe. Nu poate să nu-l găsească, să nu-i mulţumească celui care i-a redat singurul supravieţuitor al familiei sale. Dar nu mai e nevoie să ia drumul Călăraşilor. Află de la colegii tehnicianului Coţofană că persoana pe care o adusese acesta la viaţă nu era un băieţel, ci p fetiţa de vreo trei ani. Se ascunsese sub pian. Poate se jucau chiar în clipa aceea de-a v-aţi ascunselea cu frăţiorul ei mai mare. El, cu obrazul cufundat în pernele de pe pat. Lîngă mama şi tatăl lui. O frumoasă tînară familie în faţa viitorului stopat fulgerător.

— Pe inginerul Traian Bindea şi Marius Stănescu i-aţi întrebat ? Au răspuns de diverse puncte de lucru, îi sugerează un constructor. Erau trimişi cu utilajele care se cereau cînd la un bloc cînd la altul...

— Vă rog să mă ajutaţi! îi imploră tatăl copilului.

— Cu toată plăcerea, îl asigură ei. Numai că la altcineva trebuie sa mergeţi. Noi am răpit, putem spune, morţii cîţţva oameni în vîrstă din blocul „Nestor“. Dar nici un copil. Ştim însă că un copil a salvat maistrul mecanic de Ia staţia de utilaje de transporturi, Chitila ; Tudor Surghe. îl găsiţi pe şantierul staţiei de la Grădina botanică.

Nu are încotro. Trebuie să continue. L-a găsit uşor. Maistrul Surghe e bine cunoscut pe şantierul metroului. El asigură cu mecanicii din subordinea sa întreţinerea şi repararea utilajelor de transport. în noaptea cutremurului a primit misiunea de-a conduce intervenţia la blocul OD-16. Noapte de neuitat. O noapte pentru o viaţă. Cum ar putea s-o uite ?

...A ieşit din schimb, de pe şantier, la orele nouăsprezece şi jumătate. Acasă, pe bulevardul Nicolae

Titulescu, soţia îl aştepta cu masa. Era însărcinată. Mai avea o lună pîna la împlinirea sorocului. Se aşează la cină. începe cutremurul. Blocul se clatină zdravăn.

— „Ce-i asta ?“, întreabă soţia.

— „Se lucrează cu vibratoarele la blocul vecin“, încearcă soţul s-o liniştească.

îl crede. Al doilea şoc răstoarnă televizorul şi farfuriile de pe masă.

— „Ce fac nebunii ăştia ? reia soţia. Doboară blocul.“

Deasupra uşii apar crăpături în tencuială.

— „Vino să coborîm, îi spune el în cele din urmă. Se pare că nu vibratoarele sînt de vină. A fost un mic cutremur. A trecut“.

A luat-o în braţe. Pe scări se lumina cu chibrituri. Unii oameni intraseră în panică. Au ajuns în stradă.

„Cum te simţi ?“ o cercetează el cu aparentă linişte în glas.

— „N-am nimic ! Să mergem la mama şi la Mădălina“.

Pleacă pe jos pe bulevardul 1 Mai, unde locuieşte soacra
şi unde se află şi fiica lor, Mădălina. Le găsesc în faţa blocului. Le spun să-şi ia pături şi să mai stea pe afară pînă se reaprinde lumina. Maistrul Surghe trebuie să plece la şantier.

— „Mă întorc într-o oră“, le asigură el.

Nu ştia că acest „într-o oră“ avea să dureze aproape două săptămîni. La ora douăzeci şi trei, era la blocul OD-16 împreună cu macaragiul Petre Vîlcu. Alţi mecanici din formaţia lui au fost trimişi la blocul „Nestor“. Două zile mai tîrziu este mutat la „Continental“. îl însoţesc : Dorel Sonea, pe un autoîncărcător, Alexandru Miha- lache cu

excavatorul şi Marcel Botoacă cu o macara.

Se presupunea că există mulţi supravieţuitori care trebuie salvaţi. Maistrul Surghe se urcă sus pe dărîmături. Dirijează de acolo toate mişcările utilajelor. Din cînd în cînd, le opreşte şi ascultă cu atenţie. îşi lipeşte urechea de zidurile prăbuşite. în speranţa de a auzi un pîlpîit de viaţă.

L-a auzit a treia zi după cutremur. Un geamăt stins. S-a strecurat printr-o deschizătură dintre nişte grinzi încrucişate. Ajunge în golul strimt în care se transformase un fost apartament. Lanterna luminează dezastrul. Sub o masă găseşte trei cadavre. Ale mamei, fetiţei şi băiatului. Pune palma, pe rînd, pe obrajii lor. Viaţa se scursese de mult. Aude din nou geamătul uşor. Plimbă fascicolul de lumină. E ceva la un pas mai încolo. O fetiţă. De bunăseamă sora celor doi copii. Fiica tinerei femei de alături. Ajunge la ea. Are o lovitură la frunte. Trăieşte. După şaizeci şi şase de ore. O ridică în braţe. îşi încolăceşte braţele după gîtul lui.

— „Cum te cheamă“, o întreabă.

— „Gabriela Cordoneanu...“

— „Cîţi ani ai ?“

— „Şase ani“.

A coborît-o în stradă. I-o pune unui soldat în braţe. Acesta aleargă cu ea la ambulanţă. Un ceas mai tîrziu se anunţă concluzia îmbucurătoare a medicilor de la Spitalul militar : „Gabriela este în afară de orice pericol“. în ziua următoare maistrul Surghe o ia pe Mădălina şi merg s-o viziteze. îi duc jucării. Este înconjurată de jucării şi daruri. La ce-i folosesc jucăriile ? încă nu aflase de mama, frăţiorul şi sora ei.

— „Ce-ai păţit la frunte ?“ îi pune . salvatorul ei, în neştire, această întrebare.'

— „M-am dat cu rotilele în faţa blocului şi am

căzut."

Ce miracol înlocuieşte îri mintea noastră realitatea inacceptabilă, insuportabilă, cu plăsmuirea salvatoare ? Dacă n-ar fi uitarea, oare omul ar putea supravieţui ?

— Sînteţi tovarăşul maistru Surghe ? îl întreabă tatăl lui Răzvan.

— Da!

— Am fost îndrumat la dumneavoastră. îl caut pe cel care mi-a salvat copilul, a patra zi după cutremur. Cineva îmi Spunea că s-ar putea să fiţi chiar dumneavoastră...

îşi spune povestea. Travaliul căutărilor. Alergăturile, derutările, speranţele, descurajările şi iarăşi speranţa că în cele din urmă îl va găsi, totuşi, pe salvatorul lui Răzvan. Vrea doar să-l cunoască, să-i strîngă mîna.

— Nu eu l-am salvat. Cred că trebuie să-l întrebaţi pe...

Alte nume, alte şantiere, alte sate şi oraşe.
Pentru că sute de oameni-constructori şi ostaşi, mecanici şi ingineri din cine ştie ce colţ de ţară au lucrat pentru salvarea semenilor lor în acele zile dramatice. în care nimeni nu se gîndea la identitatea salvatorilor. De cele mai multe ori, adevăraţii eroi rămîn anonimi.

„nu vă faceţi probleme, tovarăşe inginer ! întreaga zonă a fost inundată“

Trecuse de mult de miezul nopţii cînd şeful lotului trei, inginerul Nicolae Drumen, s-a hotărît să plece spre casă. Lucrase în schimbul de după-amiază, dar, ca de obicei, a mai întîrziat cîteva clipe pe şantier, ba cu semnarea unor hîrtii, ba cu stabilirea programului de lucrări pentru schimbul de dimineaţă. Oricînd se găseşte ceva de făcut pentru cine vrea să facă şi să nu amîne o treabă de azi pe mîine. Cînd în cele din urmă îşi schimbase salopeta şi se îndrepta spre maşina parcată tocmai pe strada Avalanşei, aude dinspre şantier o chemare nedesluşită. Se apropie de malul tunelului şi ascultă atent. Undeva în subteran se anunţau grifoane violente. Nu mai stă pe gînduri.

îmbrăcat de oraş cum era, aleargă spre Podul „Cantemir“, şi coboară în tunel. Cîţiva muncitori cu lopeţile în mîini se luptau sa stăvilească izvoarele puternice şi tulburi care ţîşneau, ca nişte mici fîn- tîni arteziene, din vatra abia excavată, înălţînd în jurul lor movilițe de nisip şi pămînt.

Constructorii ştiu ce se întîmplă, cunosc fenomenul, întrevăd pericolul. în afluirea ei spre spaţiile libere, apa smulge şi cară la suprafaţă material subteran, creînd goluri primejdioase sub clădiri, străzi sau copaci. Ei au întotdeauna la îndemînă pietriş din belguş pe care îl aştern cu lopeţile peste aceste izvoare, pentru a împiedica antrenarea nisipului din albia lor ascunsă. Apa este evacuată după aceea cu pompele, curată şi limpede, în rîul Dîmboviţa. Curînd apoi, presiunea straturilor subterane slăbeşte, semn că între „rezervoarele“ din adîncuri s-a deschis o nouă comunicare şi pericolul este îndepărtat. Grifoanele dispar, iar constructorii îşi reiau activitatea, continuând excavaţia.

Pantofii inginerului Drumen se scufundă în noroi. Nivelul apei creşte în ciuda lăcomiei eu care o sug cele două pompe. Simte umezeala rece la genunchi, ar fi bune cizmele înalte de cauciuc pe care doar cu câteva minute în urmă le lepădase sub masa din birou. Dar acum nu mai e timp de asemenea gînduri. Trebuie să acţioneze repede şi nu cu jumătăţi de măsură. Cu lopeţile nu se descurcă. Debitul apei e prea mare. Diametrul şuvoiului are aproape treizeci de centimetri. 11 astupă într-un loc şi reapare în altul.

— Aici, nea < Costică ! Parcă vine Dunărea peste noi...

Maistrul Constantin Chelaru, cu oamenii din echipa sa, ascultă indicaţiile inginerului. Lopătează vîrtos. Conurile de pietriş umplu fundul canalului, astupă izvorul de la picioarele lor, pentru ca în secunda următoare să

ţîşnească şi mai năvalnic, câţiva paşi mai încolo.

— Nu merge, dar îi venim noi de hac, spunea şeful lotului şi-i face semn excavatoristului : aruncă o cupă de pietriş peste noi.

Excavatoristul îşi încarcă cupa greiferului şi o depune uşor pe vatra tunelului. Constructorii nivelează pietrişul, îl bătătoresc şi se pare că izvorul a fost înăbuşit. îl pîndesc în continuare atenţi. Nu mai ţîşneşte din vatră, dar poate apărea în pereţi. Nu se dă el bătut, cu una cu două. Totuşi, parcă a secat. Constructorii îşi scot ţigările şi cu mîinile ude şi murdare de noroi încearcă să şi le aprindă.

— Ei, ce ziceţi, tovarăşe inginer ? — îi spune maistrul Chelaru, parcă tot mai uşor a fost pe Argeş. Acolo, măcar, vedeai cînd se umflă rîul şi luai măsurile cuVenite ca să nu-ţi măture toată lucrarea. Dar aici, rîul ascuns te ia pe nepusă masă.

Pe naiba, mai uşor ! Unde ai văzut dumneata viaţa uşoara pentru constructori ? Nu-ţi aminteşti iama aceea geroasă de pe şantierul barajului „Albeşti 2“, cînd crăpau, din pricina frigului, geamurile barăcilor ? Iar în primăvară ce-a fost ? Un dezgheţ brusc, o topire spontana a zăpezilor din Făgăraş şi ne-am trezit într-o noapte că pluteam. Ne luase Argeşul, ieşit din matcă, cu barăci, cu maşini, cu tot ce aveam şi ne căra spre... Piteşti. Sigur, vei zice că am luptat cu apele, am recuperat utilajele, am învins. Dar am avut pagube, nu glumă.

Inginerul Nicolae Drumen îşi aminteşte fiecare zi din viaţa sa de constructor. Totul a pornit de la o glumă a profesorului de matematică de la Liceul „Tudor Vladimirescu" din Tîrgu Jiu, care îi era şi diriginte. „Numele dumitale vine de la drum, deci eşti predestinat sa devii constructor de drumuri. Urmează-ţi destinul“.

Profesorul îşi cunoştea însă bine elevul, ii pătrunsese gîndurile, îi cîntărise aptitudinile, disponibilităţile

sufleteşti şi intelectuale. Ştia că iubeşte spaţiile nelimitate, viaţa în natura (fcschisă în care se născuse şi crescuse, că doar dealurile acoperite cu păduri şi poieni, rostogolite din pieptul Parîngului, î-au legănat copilăria, şi n-avea nici o îndoială că va iubi şantierele, că va fi un constructor prin vocaţie şi credinţă. Mai ştia profesorul, apoi, că ţara va avea nevoie de specialişti în construcţii ca de pîine şi aer, pentru că se afla circumscrisă deja în cea mai tumultuoasă şi mai fascinantă epocă a renaşterii ei. Şi cine, dacă nu profesorii, să le deschidă elevilor privirile şi aripile spre chemările ţării, spre nevoile ei ?

Bun la toate materiile, elevul Nicolae Drumen se simţea atras însă mai ales de matematică şi fizică. A ascultat îndemnul dirigintelui, dar şi îndemnul propriei sale porniri sufleteşti şi în 1962 a intrat la Institutul de construcţii civile

şi industriale, Facultatea de drumuri şi poduri din Capitală. Părinţii, ţărani din tată în fiu, din localitatea de legendă Tismana, au fost şi ei, trebuie să fi fost, ca toţi ţăranii noştri, de la daci şi de la romani încoace, mari constructori — de cetăţi, de case, de drumuri şi poduri — meşteri universali cu barda şi tîrnăcopul şi nu se poate să nu-i fi transmis şi urmaşului lor bucuria şi deprinderea mînuirii uneltelor de căpătîi. I-a bucurat alegerea profesiei de constructor.

Ca în toată ţara, şi în judeţul Gorj se deschideau şantiere industriale şi ei sperau ca viitorul inginer să revină acasă, să lucreze ca specialist la obiectivele ce se înălţau în apropiere. La terminarea facultăţii fusese repartizat pe Argeş. Acolo se dădea bătălia pentru crearea bazei energetice a ţării. Marele baraj de la „Vidraru“ se terminase, dar proiectanţii prevăzuseră împodobirea rîului în aval, pînă la Piteşti, cu o strălucitoare salbă de lacuri şi microcentrale. A fost un debut grandios, spectaculos prin dificultăţile şi încercările la care au fost supuşi constructorii, prin călirea lor morală şi profesională.

— Am învăţat pe Argeş să cunosc oamenii, să le văd dintr-o privire tăriile şi slăbiciunile, necazurile şi bucuriile, să-i înţeleg şi să mă fac înţeles, să mă apropii de ei şi să mi-i apropii, să mă dăruiesc cu toată inima şi toate puterile intereselor tuturora şi să obţin totul de la colectivul în care trăiesc şi muncesc. Pe Argeş am simţit prietenia şi solidaritatea, dragostea şi duioşia, curajul şi demnitatea, frica şi şovăiala, încrederea şi neîncrederea. A fost cea de a doua universitate care m-a desăvîrşit pentru viaţă.

După Oieşti, Albeşti şi Prundul — Piteşti, a luat foi de drum pentru Galaţi. De la baraje, trecea la construcţia

unui drum cu totul aparte : viaductul „Cătuşa“, care leagă marele combinat siderurgic de oraş şi care avea să fie cel mai frumos şi mai lung din ţară.

— Cu fiecare şantier pe care îl încheiam şi, îl lăsam în urmă mă simţeam mai puternic, mai încrezător în forţele mele, dar şi mai doritor de-a construi „drumul cel mare“, adică „opera vieţii mele“, ceva ce nu se mai construise, unic şi irepetabil.

Cu acest ideal a ajuns prin 1968 pe Lotru, unde se construia cea mai mare hidrocentrală de pe rîurile interioare ale ţării. Apa cade de la sute de metri înălţime pentru a pune în mişcare turbinele. Numai „Porţile de fier“ o depăşeşte.

„Deoît un podeţ oarecare, şi-a zis tînărul inginer, mai bine o mare hidrocentrală“.

A alergat într-un suflet spre izvoarele Lotrului, ca spre muntele făgăduinţei. A ajuns la Voineasa, unde îşi avea întreprinderea sediul, într-o dimineaţă de martie, venind de la Rîmnicul Vîlcea, cu o basculantă de ocazie. Primăvara îşi anunţa sosirea. Rîul era umflat şi mînios, tulbure şi încurcat de arbori dezrădăcinaţi, semn că zăpezile se topeau repede în munţi. Pe costişele împădurite, de-o parte şi alta a drumului, apăruseră, de sub covoarele de frunze putrede, tufănelele galbene. Dinspre înălţimi însă cobora, odată cu apele, vîntul încă tăios al iernii pe sfîrşite.

Bate la uşa directorului.

— „Am fost repartizat la baraj...“

[1]— „Bine ai venit. Te prezinţi la inginerul Cameniţa. E şeful lotului şi băiat de ispravă. Dacă nu eşti prea moale» o vei scoate la capăt cu el“.

— „Unde-i barajul ? Cu ce ajung acolo“ ?

— „Pe rîu la deal. Dacă ai curaj, te urci într-un Belaz. într-o oră ai şi ajuns".

— N-am mai întrebat — îşi aminteşte el — de ce trebuie să am curaj. Mi-am dat însă repede seama la ce se referise directorul. Drumul, lung de vreo treizeci de kilometri, era atît ele prost, atît de desfundat, încît parcă fusese bombardat, metru cu metru. Ei, bine, blondul de la volan, un puşti afurisit, abia întors din armată, gonea ca un nebun pe mizeria asta de drum. Cînd am ajuns sus la baraj, se învîr- teau munţii cu mine. Sub căciulă, cred că aveam numai cucuie. Am coborît din maşină şi mi-am rotit privirea în jur. Ochii mi s-au umplut de măreţia neaşteptată a înălţimilor pe care mă aflam, iar pieptul de cel mai curat aer pe care l-am respirat vreodată. „Dacă raiul ar exista cu adevărat — mi-am zis — aici trebuie să fie“. Dar barajul era pe terminate. Inginerul Drumen n-avea să se bucure prea mult timp de frumuseţea muncii pe acest şantier. în mai puţin de jumătate de an lucrarea se încheie, constructorii urmînd să coboare, precum păstorii toamna cu turmele lor, spre şesurile ţării, dar cu sufletele împovărate de nostalgia şi dorul înălţimilor lăsate în urmă.

■— Am fost trimis — reia el — pe şantierele de locuinţe din Teleorman. Alexandria, capitala acestui judeţ, era printre cele mai rămase în urmă. Un tîrguşor cu case bătrîne şi prăpădite, pe care noi trebuia să le înlocuim cu blocuri înalte şi zvelte, cu străzi largi şi luminoase. În numai cîţiva ani totul se schimbase aici, încît nici teleormănenii nu-şi mai pot readuce în imaginaţie vechea faţă a oraşului lor. Am construit acolo, ca şef de lot, cu oamenii mei, cîteva mii de apartamente. După aceea, în iulie 1971 am fost luat de Trustul de construcţii industriale Bucureşti şi „mobilizat“ pe loc la construcţia Uzinei de rulmenţi Alexandria. A fost o lucrare uşoară şi frumoasă. După inaugurarea ei, toate forţele noastre au trecut la Turnu Măgurele. Aveam de construit şi aici un

obiectiv industrial : Uzina de valorificare a cenuşelor de pirită. Iarăşi o lucrare frumoasă şi fără probleme pentru colectivul nostru. în ajunul Revelionului 1976 am primit vestea că voi veni să lucrez pe şantierul metroului. „în sfîrşit •— zic — iată premiera absolută pe care o aşteptam".

Prima misiune : şef al lotului trei excavaţii şi spraiţuire pe porţiunea de la „Cantemir", pînă la „Spicul". Dec;i, aproape un kilometru de tunel. Oameni în subordine : trei maiştri şi optzeci de muncitori, cu sarcina de-a dezgoli pereţii mulaţi, adică de-a scoate pămîntul dintre ei, pe întreaga lăţime a viitorului tunel. Pentru a nu se prăbuşi sub presiunea malurilor, pereţii urmau să fie sprijiniţi apoi, prin grinzi metalice de mare rezistenţă. Săpam cu buldozerul şi scoteam pămîntul cu greierul, pîndind orice urmă de apă care putea răbufni într-un şuvoi. Pentru orice eventualitate, aveam în permanenţă pe mal, în zona de lucru, nişte colţari metalici pe care, dacă vedeam că apar infiltraţii de apă, îi sudam la rosturile pereţilor mulaţi. N-am scăpat totuşi de asemenea surprize neplăcute, de aceea spun că, din acest punct de vedere, al inundaţiilor în perimetrul de excavaţii, am fost lotul cel mai năpăstuit.

Să ne reîntoarcem acolo de unde porniserăm, la „momentul grifoanelor" din apropierea podului „Cantemir".

Spre dimineaţă, constructorii controlau cu autoritate *mişcarea apelor,* după cum se exprimă unul dintre ei. Şi-au terminat ţigările abia aprinse, au mai vorbit de una, de alta, au mai aruncat o privire neîncrezătoare peste întinderea tunelului, după care au ieşit la suprafaţă. Inginerul Drumen putea pleca acasă. îi preda schimbul maistrului Constantin Chelaru, nu înainte de-ai da obişnuitul sfat, în două voAe :

— „Ai grijă, nea Costică".

— „Mergeţi liniştit, tovarăşe inginer. Uite că se arată zorii la orizont. V-o fi de ajuns şi dumneavoastră de ieri dimineaţă“.

— Mi-am văzut de drum. Am ajuns acasă şi m-am trîn- tit în pat. Dormeam atît de adînc cînd m-a trezit telefonul, că mi se părea că visez, că nu sună cu adevărat, ci e numai obsesia mea, care mă urmăreşte noapte de noapte. Pe jumătate încă adormit, m-am uitat la ceas. Era ora şapte. Trecuseră, deci, vreo trei ore de cînd mă întorsesem de pe şantier. Ce putea să fie ?

— „Ne-am cam udat la picioare, tovarăşe inginer“, aud vocea lui nea Costică.

— „Cum stăm ?“

— „Păi, asta ziceam, să nu vă faceţi probleme. Toată zona e inundată...“

Auzi ? Să nu-mi fac probleme. îi mai ardea de glume. Dar de fapt, nea Costică Chelaru, omul extraordinar care are capacitatea de-a pune lucrurile la punct din două mişcări, în stare să se lupte cu munţii, avea dreptate. Nu trebuie să ne lăsăm niciodată copleşiţi de disperare. Alerg la faţa locului să vedem ce e de făcut. Constructorii îmi spun că n-au mai putut stăpîni izvoarele, debitul a crescut la trei metri pe secunda, că într-o oră nivelul apei s-a ridicat la cinci metri, rupînd un tronson şi făcînd legătura cu Dîmboviţa. Drumul de pe mal s-a prăbuşit. Perimetrul lucrării e plin de apă. Acţionăm rapid. Mai întîi reparăm drumul, umplînd spărtura cu pietriş, apoi evacuăm apa cu pompele. în paralel, batem parplanşe metalice de-a lungul pereţilor. Ele au rolul de-a opri afluirea de material şi chiar blocarea infiltraţiilor.

Am lucrat vreme de o săptămînă, zi şi noapte, cu pauze pentru masă şi cîte două-trei ore de somn, mai bine de cincizeci de oameni, în frunte cu inginerul Mireea Mateescu, cu maiştrii Alexandru Loghin, Constantin Chelaru, George Procopie, cu şefii de echipă Mihai Sadoveac şi Ion Lisandru pînă ce totul a fost curăţat şi refăcut. Am reintrat în normal, dar pînă la terminarea tronsonului respectiv am fost mereu cu ochii în patru, mereu urmăriţi de pericolul inundaţiilor. Ne organizaserăm atît de bine pentru prevenirea unor surprize asemănătoare, încît în cel mult jumătate de oră ele ar fi fost anihilate. Nici n-am mai avut după aceea confruntări atît de dramatice cu apa.Ce a reprezentat, pentru tînărul specialist în construcţia de drumuri şi poduri din Tismana-Gorj, munca pe şantierul metroului ? O mărturiseşte chiar el:

— Faţă de uzinele pe care le-am construit, lucrarea aceasta e mult mai simplă. Desfăşurîndu-se însă forţele într-un loc atît de îngust, între apa Dîmboviţei şi clădirile oraşului, trebuie să facem în permanenţă un abil joc de utilaje, o permanentă manevră în care mecanicii au trecut examenul cu înaltă clasă. Programul normal de lucru este de la şapte dimineaţa la şapte seara, într-un ritm sufocant, deoarece însuşi oraşul este sufocat din pricina lucrărilor noastre. Nicăieri, pe nici un şantier n-am realizat productivităţi atît de mari ca aici. Profesional, am avut multe de cîştigat. Am învăţat să lucrez ou pereţi mulaţi, cu utilaje foarte moderne, cu oameni aleşi. Toţi din lot avem cam aceeaşi vîrstă, ne înţelegem perfect, ne ajutăm mult unul pe altul, sîntem un colectiv unit. Dacă s-ar putea să nu ne despărţim niciodată...

Numai că aşa ceva nu se prea poate. Curînd, după încheierea lucrărilor principale, la porţiunea de tunel de la podul „Cantemir", inginerului Drumen i s-a încredinţat un

nou lot, pentru o nouă misiune... construcţia pasajului din piaţa Obor. Prima modernizare spectaculoasă a marilor artere rutiere ale Capitalei. Cărui constructor nu-i plac premierele ?

dintele rău al pămîntului

în arborii oraşului s-a proclamat primăvara. Străzile, parcurile sînt pline de viaţă. începe anotimpul limpezirii apelor în univers. Pe malul Dîmboviţei, excavatoarele muşcă lacom din pămîntul îmbibat cu apă. Se sapă uşor, fără dificultate. Doar din cînd în cînd mecanicii mai dau de vreo urmă de zid, din cine ştie ce secol, de vreun canal străvechi şi neştiut sau chiar de vreun bolovan adus de ape, în ere apuse, tocmai de pe crestele Carpaţilor.

Urmele locuirii, ale vieţii şi civilizaţiei materiale pe actuala vatră a Capitalei se pierd în milenii. Excavatoarele sapă acum un. tunel prin istoria şi legenda marelui oraş.

„încă uri sfert de ceas şi sînt la podul Haşdeu, îşi spune mecanicul Vladimir Kindiakov. N-am lucrat rău. A mers mai repede decît mă aşteptam...“.

Dar în clipa următoare, cupa draglinei se izbeşte de ceva care şi scrîşneşte surd a metal. Mecanicul insistă, repetă manevrele şi ghiarele cupei se agaţă cu nădejde. Braţul maşinii îşi adună parcă puterile. Printr-o zmucitură scurtă, smulge încărcătura din adîncul gropii. O ridică spre suprafaţă. „Ce-ar putea fi ?", îşi munceşte în zadar mintea, înainte de a distinge bine forma obiectului... Poate un colţ de stîncă, poate un fragment de cbnductă, sau, cine ştie, poate o comoară“.

Braţul draglinei l-a săltat destul de sus pentru a putea fi bine văzut. Mecanicul e curios. Cu mînă pe maneta de comandă se răsuceşte să privească mai atent. Un fulger rece îi străbate tot corpul. Mîna îi paralizează încleştată pe manetă. Maşina cu încărcătura ei a înţepenit şi ea în poziţia cu braţul ridicat. Totul a împietrit în jur. Nici vîntul nu mai clatină plopul cu coroana suplă şi înaltă din apropiere, nici maşinile pe „Splai“ nu mai gonesc, muncitorii din zonă îşi reţin orice gest.

Ca la o comandă a instinctului, viaţa s-a oprit printr-o tresărire, într-un repaus total. De cîte secunde, de cîte minute, de cîte ore ? Mecanicul nu-şi dă seama, dar simte că natura a zvîcnit în aceeaşi tresărire cu el şi creierul ei electronic lucrează intens, cu miliarde de operaţii într-o răsuflare, căutînd soluţia de salvare.

Dar nu. Totul n-a fost decît o iluzie. Malul rîului vibrează la trecerea maşinilor şi tramvaielor, urechile îl dor de zgomotul buldozerelor care împing pămîntul, praful se zbate în rafalele vîntului de primăvară.

Dîmboviţa cară la vale o mulţime de sloiuri din gheaţa iernii trecute. Doar mîna lui dreaptă, cu palma cît o lopată, toată lovită şi crăpată, de parcă cu mîinile şi nu cu excavatorul sapă în pămîntul cînd dur, cînd mlăştinos ori afînat ca nisipul, în căutarea de noi temelii, i-a rămas înţepenită pe manetă.

Şi-a revenit. Dar maneta nu trebuie slăbită. Braţul draglinei nu trebuie să se mişte. Dinţii cupei să stea bine încleştaţi. „Să vină detectorii de bombe...“. încearcă să strige, dar glasul nu-l ascultă. Abia şoptea chemarea şi nimeni nu-l auzea. O repetă o dată şi încă o dată, ceva mai tare. în cele din urmă este auzit.

*

24 August 1944. Bucureştiul este ţinta unui bombarda-

ment sălbatic, ordonat de Hitler. Cade o aripă a palatului regal, cade Teatrul Naţional, cad clădiri de inestimabilă valoare arhitectonică şi sentimentală pentru noi, dar cad mai ales vieţi omeneşti.

Un copil încearcă să treacă strada pentru a ajunge la adăpostul antiaerian de la subsolul clădirii de alături. Nu mai are timp să ajungă. Ploaia de bombe începuse. Se ascunde sub podul Haşdeu. Tornada face să se cutremure pă- mîntul. Exploziile îl asurzesc. Se aude un ţiuit prelung care se apropie. Bomba cade la cîţiva paşi de pod, găurind pă- mîntul. Copilul aşteaptă explozia şi sfîrşitul. Dar explozia nu se produce. Clipele trec greu. Copilul îşi numără în gînd bătăile inimii, care se aud ca răpăitul unei tobe. „Acum... !“ Dar nimic. Avioanele se îndepărtează pentru a reveni mai tîrziu cu o nouă încărcătură. Bomba parcă adormise în malul Dîmboviţei. Sau poate a explodat atunci, imediat, dar el n-a mai auzit-o de spaimă. Iese din ascunzătoare şi fuge spre adăpost. Apoi, uitarea...

*

După treizeci şi patru de ani, copilul de-atunci, acum om în toată firea, trecut de a doua tinereţe, se plimbă pe „Splai“ şi priveşte maşinile care scormonesc pământul. îşi aminteşte clipele de groază care nu pot fi uitate niciodată, petrecute sub podul Haşdeu. „Bomba aceea, totuşi, n-a explodat, nu mai am nici o îndoială“, îşi spune el, ca şi cînd timpul scurs de-atunci i-a întărit convingerea, i-a limpezit aducerea aminte.

Se adresează precipitat unui buldozerist:

— „Tovarăşe! nu mai săpaţi aici. Veţi sări în aer. E o bombă neexplodată în perimetrul acesta“.

— „O fi, dar noi nu sîntem din aceia care se sperie de bombe...“

„Am văzut-o cu ochii mei, cînd a căzut, şi a intrat în pămînt. Era pe la ora prînzului, la 24 August 1944...“.Mecanicul se distrează, crede că omul e puţin trăsnit. Au mai venit şi alţii cu tot felul de poveşti. Unul avea pretenţia, nici mâi mult, nici mai puţin, să i se plătească drepturile de... autor al ideii metroului. Pentru că el ar fi fost primul care, încă în urmă cu jumătate de secol, pe cînd era elev la „Sf. Sava“, a propus construcţia metroului. Altul credea că metroul va zgudui atît de tare clădirile de pe „Splai“, încît, cu timpul, toate se vor prăbuşi. Aşa că, ar fi mai bine s-o lase baltă. „Omul cu bomba“ o fi tot dintre aceştia, îşi zice mecanicul şi îşi priveşte ceasul. E chiar timpul de masă. Foarte bine, îl va putea linişti pe musafirul înspăimîntat.“

„Dacă aşa stau lucrurile, îi spune el, prefăcut, uite, nu mai fac nici un pas mai încolo. Am familie şi-s tînăr, nu vreau să sar în aer. Merg şi le spun şefilor ce pericol ne paşte...“

Coboară din cabină. Omul pleacă şi el împăcat cu gîndul că l-a convins şi I-a salvat. Numai că mecanicul a uitat îndată conversaţia şi nici măcar ca divertisment n-a mai povestit-o. S-ar fi aflat poate careva mai în vîrstă, care să-şi reamintească războiul şi bombardarea Capitalei şi ar fi luat-o în serios. Ar fi fost anunţată miliţia sau armata şi veneau imediat geniştii cu detectoarele de bombe pentru control. Dar, nimic din toate acestea. După cîteva săptămîni însă întîmplarea reînvia şi avea să fie povestită cu toate amănuntele. Adică, atunci cînd bomba ieşise, într-ade- văr, la lumină, confirmînd presupunerea cetăţeanului de pe „Splaiul Independenţei“.

*

în cele din urmă, mecanicul se face observat. Gesturile lui spun ceva ciudat. Mai mulţi constructori Se apropie.

Văd bomba prinsă în fălcile draglinei şi îi trec fiorii. E limpede pentru oricine. Acolo se află o bombă de vreo jumătate de tonă, neexplodată, dar extrem de periculoasă. O mişcare ar declanşa catastrofa care, printr-un miracol, nu s-a produs cînd a fost lansată.

Apelul către genişti a plecat imediat prin staţia radio. Ostaşii cu detectoarele au sosit la locul cu pricina atît de repede îneît ai fi putut crede că aşteptau de mult un asemenea semnal. Muncitorii se îndepărtează. Circulaţia maşinilor şi a pietonilor pe străzile din apropiere a fost oprită. Au mai rămas, în zona periculoasă, mecanicul excavatorului, colonelul şi ostaşii specializaţi în deminarea terenului. Calmul şi siguranţa lor îl îmbărbătează pe mecanic, dar simte cum toţi muşchii trupului îi sînt încordaţi, gata să plesnească.

— „Dacă am sosit noi, poţi fi liniştit, îl asigură colonelul. Ţine, totuşi, bine manşa".

— „N-aveţi grijă."

— „E-n ordine. Ai putea coborî puţin braţul excavatorului ? Dar fără bruscări".

— „Încerc!"

— „Dă-i drumul. Să n-o scapi. S-ar răzbuna pe noi, pentru că i-am deranjat culcuşul, după atîţia ani".

Braţul coboară uşor. Colonelul se află cu ostaşii lui pe marginea gropii. La propriu şi la figurat. Trăsăturile feţei sale sînt destinse ca apele liniştite. Doar în privirile strînse între pleoape î s-ar fi putut ghici teama şi adînca nelinişte. „Riscul este profesia noastră, spune el, dar asta nu înseamnă că am devenit imuni la frică".

înainte de-a atinge fundul gropii, colonelul îi face mecanicului semn să oprească coborîrea. Geniştii se alătură şi ei colonelului, în adâncul malului, de unde s-ar putea să nu mai iasă niciodată. Ştiu mai bine ca oricine acest lucru, dar mai ştiu că reuşita depinde de sîngele rece cu

care vor lucra.

O discretă maşină a Salvării, cu o echipă de medici şi asistente, se află în apropiere gata pentru un prim ajutor în caz de nevoie. Multe inimi bat acum în acelaşi ritm al marilor emoţii în care bat inimile ostaşilor aflaţi la datorie. Acolo unde trebuie, se ştie că, în aceste clipe, pe malul Dîmboviţei, se dezamorsează o bombă şi că există pericolul unui deznodămînt fatal. Cu nervii încordaţi la maximum, toţi aşteaptă consemnul care să-i liniştească. Dar aparatele lor de radio emisie-recepţie au amuţit. Nimeni nu îndrăzneşte să întrebe nimic, să comunice nimic altceva, în afara consemnului aşteptat.

Dacă se va întîmpla o nenorocire, prin aparatul deschis al colonelului se va propaga o detunătură scurtă, de-o fracţiune de secundă, şi nu vor mai fi necesare explicaţii. Dacă totul decurge bine, vor auzi vocea sugrumată de emoţie a colonelului : „S-a făcut“. Şi iarăşi nu mai sînt necesare alte explicaţii. Dar, deocamdată, din groapa adîncă, din vecinătatea imediată a morţii, ascunsă într-un cilindru metalic, ameninţătoare prelungire şi avertisment în timp şi spaţiu al războiului, nu se aude decît tic-tacul inimilor tinere, însetate de viaţă ale ostaşilor genişti.

Minutele sînt mai lungi decît orele. într-un tîrziu, colonelul comunică :

— „Nu putem face nimic. Dezamorsarea este imposibilă...“

Bomba a fost încărcată într-o maşină specială şi transportată într-un poligon dintr-un judeţ apropiat. Acolo a fost „împuşcată“, într-un amurg de primăvară.

el este profesorul

Copil fiind, mă aflam cu tata şi fraţii mei mai mari pe un deal la strîns de fin. Cosise tata cîteva zile şi nopţi în şir — noaptea pe lună şi răcoare se coseşte cel mai bine — şi acum trebuia să împrăştiem cu furcile brazdele lungi de iarbă pentru ca vîntul să le zvînte şi să le usuce. începuserăm lucrul de dimineaţă, îndată după ce se ridicase roua şi cînd soarele cobora în partea cealaltă a vîrfului Setras, prelungind umbrele mestecenilor albi de la marginea pădurii peste toată întinderea cîmpului. Fînul era uscat şi bun de strîns în căpiţe. Deodată însă cerul, pînă atunci senin, se împresură de nori din toate părţile, bivoli cenuşii goneau la izvoarele ploii dinspre crestele Curmăturii şi ale Steuinilor, învăluin- du-se şi izbindu-se în coarne. în urma lor se auzeau rostogo- llndu-se parcă, nebune, roţile carelor peste bolovanii drumului din cer.

Se întunecase, fulgerele şi tunetele se încrucişau deasupra capetelor noastre. Oamenii care lucrau pe fineţele din apropiere se speriaseră, se grăbeau cît puteau pentru a nu-i ajunge ploaia cu fînul împrăştiat.

Aşteptam porunca de la tata, ca să începem şi noi să stringent fînul, dar el îşi vedea de treabă şi nu părea deloc îngrijorat. Fulgerele şi tunetele se îndeseau şi oiţiva stropi ne udaseră frunţile. Atunci s-a oprit şi el şi sprijinindu-se în coasă s-a uitat vreme de cîteva clipe spre cer, urmărind parcă ceva numai de el văzut, poate mersul norilor, poate direcţia şi lungimea fulgerelor ori zborul jos al lăstunilor. Dar nimic nu părea să-l tulbure. Cu mîneca largă şi lungă a cămăşii de cînepă şi-a şters fruntea asudată, apoi a petrecut tăişul coasei sub brazda de iarbă abia cosită, a mai aruncat o privire spre cer şi ne-a chemat la el.

— Haideţi să mîncăm ceva.

Am înfipt furcile cu coarnele de fier în pămînt, roată în jurul nostru — păreau nişte suliţe la îndemîna luptătorilor într-un răgaz de odihnă — şi ne-am aşezat pe un braţ de fîn uscat. Tata a scos din traistă ştergarul alb ca neaua, l-a întins peste iarbă şi l-a umplut cu bunătăţi : bulgări de brînză de oaie, slănină tăiată în mici felii, ouă fierte şi cîteva legături de usturoi. Am început să ne ospătăm.

— Mîncaţi liniştiţi. N-o să plouă, ne spune tata, deşi alţi stropi de ploaie scăpaseră între două fulgere peste obrajii noştri înfierbîntaţi.

Oamenii care lucrau pe fîneţele vecine de pe deal şi se grăbeau din toate puterile, împingînd grămezile de fîn în căpiţe se uitau la noi şi credeau că sîntem nebuni, ne-am întins la odihnă tocmai acum cînd vine prăpădul, dar pe tata nu-l clintea nimeni şi nimic din ceea ce ştia el.

Mîncam cu poftă, mai simt, rememorînd, şi astăzi parcă gustul de-atunci al usturoiului verde cu slănină afumată şi brînză de oaie, ne treceam pe rînd ulciorul de lut cu apă rece şi numai de ploaie nu ne era teamă. Nici n-am băgat de seamă că fulgerele se răriseră şi se îndepărtau spre orizontul cu păduri de stejar dinspre

muntele Fericeaua şi că cerul începuse să se limpezească iarăşi cum fusese cu un ceas mai devreme. Cînd ne-am ridicat de la masă, cîmpul acoperit cu brazde mirositoare de fîn era din nou scăldat în soarele de iunie.

N-a plouat, doar cîţiva stropi răzleţi au căzut. Eram profund încredinţat atunci că ploaia n-a venit pentru că n-a vrut tata să vină, pentru că a oprit-o el printr-o putere a voinţei lui. În mintea mea tata putea orice, era atît de puternic şi de înţelept, încît nici natura nu i se putea împotrivi. Tata n-a vrut să plouă pentru că ne-ar fi udat şi ne-ar fi stricat fînul, el ne-a spus să împlîntăm furcile în pămînt şi să ne aşezăm la masă căci nu va ploua şi n-a plouat. Toată copilăria am trăit-o sub impresia puternică a personalităţii şi puterii nelimitate a tatei. Dar în realitate nu cred că era atît de puternic, avea limitele şi slăbiciunile unui ţăran înţelept, cunoscător şi simţitor al naturii.

Cînd am mers la şcoală aveam să cunosc un alt om exemplar : învăţătorul. Mi-am dat imediat seama că e un bărbat de seamă, nu atît de puternic ca tata, dar căruia nu-i era nimic străin din tainele lumii. El era atotştiutor, capabil să răspundă la orice întrebare care i-ar fi trecut cuiva prin minte.

Cît am învăţat cu el mi-a întărit după aceea de multe ori convingerea că este un om de excepţie, că nu se află întrebări cărora el să nu le dezlege tîlcul. Aveam certitudinea aceasta şi cînd ajunsesem în clasa a patra, cînd pricepeam mai mult şi ştiam mai multe. învăţătorul era, ca siguranţă, bine pregătit, dar nici pe departe atît de grozav cum îl vedeam noi copiii.

La şcoala „înaltă“ de la oraş, locul învăţătorului, în crezul meu despre perfecţiune, avea să-l ia imediat profesorul de „românească“. Un om pe care îl cunoştea toată suflarea dăscălească din ţară pentru că fusese mulţi

ani inspector general în Ministerul învăţământului, nu un inspector oarecare ci un mare îndrumător, o personalitate, care, trecînd o dată printr-o şcoală, rămînea pentru totdeauna în amintirea elevilor şi profesorilor. „Nu poţi fi desăvîrşit în profesia ta, în ştiinţa căreia i te consacri precum nu poţi fi desăvîrşit nici ca educator dacă nu stăpîneşti la perfecţie limba românească — ne spunea în religiozitatea lui pentru graiul nostru -77 deoarece nu-ţi poţi exprima limpede şi pe de-a întregul nici simţirea sufletului, nici tăria minţii".

Prin 1953, foştii lui elevi dintr-o promoţie de la începutul acestui secol, s-au hotărît să aniverseze cincizeci de ani de la absolvire. Profesorul de „românească" le fusese diriginte şi era acum singurul supravieţuitor dintre dascălii lor. Orăşelul se pregătea aşadar de o serbare inedită. Se spălau trotuarele, se refăceau peluzele, se puneau flori proaspete în ferestre. Bătrinii păreau să fie cei mai emoţionaţi. Ei aveau să-i revadă pe liceenii de-acum 50 de ani, absolvenţii de-a- tunci, pe care mulţi şi-i aminteau pentru că oraşul era mic, liceul mare, iar numărul elevilor destul de redus. Acum, ei şi-au propus să se reîntîlnească, poate unii dintre ei nici nu se mai văzuseră de amar de vreme.

Au sosit în oraş într-o dimineaţă de vară. Au fost însoţiţi cu alai pînă la poarta străvechiului liceu care de vreo sută de ani domină spiritualitatea acestei aşezări. Foştii elevi au intrat emoţionaţi, doi cîte doi, în clasa lor de altădată şi s-au aşezat în băncile care nu mai erau aceleaşi. Şeful clasei de la începutul secolului a rămas la pîndă în uşa întredeschisă, ei toţi redeveniseră cu sinceritate adolescenţi şi retrăiau aievea viaţa de adolescenţi. Deodată, cel de la uşă s-a retras în clasă şi cu emoţie în glas s-a adresat colegilor : Ridica- ţi-vă, vine

profesorul!.

Pe coridor păşea, cu catalogul îngălbenit sub braţ, un om încovoiat de ani, calm, îmbrăcat modest, cu acelaşi aer maiestuos, de om bun şi cu prestanţă. Era profesorul de „românească“, cum socotea el că e corect să se spună, fostul diriginte al clasei. în oraş, oamenii nici nu-i mai spuneau pe nume, decît simplu, aşa cum se învăţaseră de-o viaţă : *profesorul.* Şi cu toate că de-acum mai erau mulţi profesori aici, nu se făcea niciodată confuzie pentru că profesorul de „românească“ era o personalitate unică, distinsă şi impunătoare, în faţa căruia, cînd trecea pe stradă, lumea se înclina respectuoasă. A intrat în clasă, şi cu vocea lui puţin tremurătoare a spus : „Bună ziua, domnilor elevi. Vă rog să luaţi loc“. A început apoi să facă apelul. Mulţi lipseau,, iar dintre ei unii nu mai erau. Unul dintre ei fusese constructor de avioane, printre primii din lume, şi s-a prăbuşit cu aparatul său prin 1913, undeva în apropiere de Cîmpina, lăsîndu-şi numele satului său şi liceului în care învăţase. Altul fusese căpitan şi a murit în fruntea regimentului pe care îl comanda, la Mărăşeşti. Altul ajunsese general şi a murit douăzeci şi şase de ani mai tîrziu, la Turda, pentru eliberarea Transilvaniei. Altul plecase voluntar să apere republica spaniolă şi a fost înmormîntat la Toledo.

După ce s-a terminat apelul, profesorul a spus : „Astăzi, prieteni, vom vorbi la limba românească, despre... Dar despre cîte n-am putea vorbi acum, cînd aşteptăm să sune clopoţelul de sfîrşitul orei“. Foştii elevi se ridicau pe rînd şi se prezentau, spunînd, nu fără sfiiciune, nu fără teama de-a părea lipsiţi de modestie, cum au reuşit în viaţă. Fostul şef al clasei era acum înalt demnitar de stat, alţii trei erau academicieni, doi erau ingineri constructori, doi generali în rezervă, unul scriitor cu renume. Vorbeau atenţi, cu glasul sugrumat de emoţie, cu grijă pentru

exprimarea limpede şi elegantă aşa cum le pretindea profesorul. îşi uitaseră rangul şi titlurile, erau iarăşi în faţa profesorului lor, cu acelaşi adînc respect. Elevii lui ajunseseră departe, îl depăşiseră cu mult, dar ei n-ar fi putut crede acest lucru, nu se simţeau cu nimic superiori în faţa celui care rămăsese acelaşi modest profesor de provincie, aureolat de măreţia şi nobleţea profesiei lui. îi asculta atent. Dar rangurile şi titlurile lor nu-l impresionează ca ceva neaşteptat, pentru că profesorul îi cunoştea bine, ştia ce educaţie le-a dat, ştia cum i-a crescut şi nici nu se aştepta la altceva. Reuşita lor în viaţă a fost de pe atunci pregătită, cu sîrguinţă şi pasiune, de pe atunci programată, cu încredere, cu certitudine. Doar cîte o undă.
Imperceptibilă de mîndrie străbatea obrajii brăzdaţi ai bătrînului profesor.

Despre această sărbătorire, la care participasem ca licean în ultima clasă, îşi mai amintesc mulţi oameni din acel orăşel transilvănean. Şi mai ales de profesor. Era de mult pensionar, dar nu se putea despărţi de clasă, de elevi şi nici şcoala nu s-ar fi lipsit prea uşor de un astfel de dascăl. S-a întîmplat însă că un fost elev al său, mediocru, să ajungă inspector cu învăţămîntul şi l-a scos de la catedră. Profesorul nu s-a supărat prea mult, a întrebat doar dacă nu s-ar găsi un alt post de „românească“ pe undeva şi i s-a oferit o catedră într-un sat din munţi, la vreo şaptezeci de kilometri de oraş. Se zice că profesorului i-au dat atunci lacrimile de bucurie. A plecat chiar în ziua aceea cu „mocăniţa“ care transporta buşteni din codri şi către seară a ajuns în sat. N-a mai coborît de acolo. A murit în clasă, la catedră, vreo cinci ani mai tîrziu. Dar foştii lui elevi şi toţi cei care l-au cunoscut mai vorbesc şi astăzi despre el cu aceeaşi veneraţie. Şi dacă

într-o bună zi, printr-o minune, ar reintra în clasa pe care a servit-o cu aleasă credinţă peste şaizeci de ani, un elev care ar pîndi la uşă după ce clopoţelul va suna de intrare, ar spune simplu, netulburat şi cu tot respectul : „ridicaţi-vă, vine profesorul !“.

Mi-am adus aminte de câţiva dintre cei care mi-au luminat copilăria şi tinereţea şi pe care n-am încetat niciodată de-a le socoti modele de urmat, suficiente pentru o viaţă, cînd l-am cunoscut pe inginerul Mircea Stan, şef de lot la staţiile de metrou „Eroilor“ şi „Izvor“. De ce, cunoscîndu-L pe acest tînăr frumos, înalt şi spătos, coborâtor din oierii Saliştei Sibiului — satul care a dat cei mai mulţi academicieni dintre satele ţării — l-am alăturat în decantările mele sufleteşti, în selecţiile de pînă acum, acelora în atotputernicia cărora am crezut şi cred fără clintire ? Pentru că mi-a inspirat- din prima clipă şi mi-a întărit din ce în ce mai mult convingerea că deopotrivă cu modelele de viaţă pe care mi le-am ales, acest tînăr constructor- a adunat în el de la cine ştie cine şi de cine ştie cînd, atîta forţă, atîta echilibru şi atîta crez, încît nimic nu i-ar putea sta în cale pentru a-şi pune voinţa în aplicare, pentru a duce la îndeplinire orice sarcină i s-ar da. îl urmăresc dînd dispoziţii oamenilor din subordine, repartizînd fiecărui şef de echipă atribuţiile pentru o nouă zi de muncă, discutînd cu superiorii, luînd cuvîntul în adunarea generală a oamenilor muncii din şantier, vorbind la telefon cu soţia şi* dincolo de timbrul plăcut, de vorba calmă şi cuvintele cu grijă aşezate în frază, dincolo de privirea ageră a ochilor negri, adumbriţi de sprîncenele prelung arcuite şi bogate, disting venind de undeva o tulburătoare asemănare de caracter cu eroii din amintirile mele.

îmi trece prin minte ideea năstruşnică, exagerată, că

daca mîine ar fi îmbarcat pe o navă cosmică şi lansat în spaţiul interstelar s-ar descurca tot atît de bine ca un cosmonaut instruit pentru că în nici un fel nu-i pot asocia, acestui om, eşecul. Ar face el ceva cu mintea lui profundă şi iscoditoare, cu tenacitatea şi stăpînirea de sine, cu calmul şi încrederea lui, cu încăpăţînarea şi bunătatea lui sufletească, cu vastele lui cunoştinţe tehnice şi din toate domeniile şi ar afla funcţiile fiecărui buton de pe tabloul de comanda şi ar pune stăpînire pe navă înainte ca ea s-o apuce razna. Nu-mi imaginez o misiune pe care acest tînăr bărbat, dacă ar primi-o, să n-o ducă la bun sfîrşit cu cea mai mare exactitate. Pentru că el este un om al şantierului, este constructor şi, în construcţii, pe şantiere, trebuie să le ştie pe toate şi să le poată face pe toate, corect şi la timp.

S-a născut la Medgidia, unde bunicii lui ajunseseră şi se opriseră cu turmele în tinereţea lor. E şi ardelean, dar şi dobrogean. A terminat facultatea de construcţii căi ferate, -a lucrat la extinderea fabricii de ciment din oraşul natal, iar după un an şi jumătate a fost transferat la întreprinderea de construcţii căi ferate Bucureşti. Ca atîţia alţii din întreprinderea lor a fost trecut apoi, în 1975, la Metrou. .Dar altul era visul lui. Un vis care a rămas neîmplinit: să participe la construcţia podurilor peste Dunăre, de la Borcea ■şi Cernavodă.

— Mă atrăgea lucrarea în sine — se destăinuie el — pentru că aşa ceva nu s-a mai făcut şi nu se va mai face decît, poate, peste sute de ani. Dar mă atrăgea deopotrivă şi un om, pe nume Nioolae Constantinescu, directorul gru- jjului de şantiere, alături de care mi-ar fi fost atît de drag •să lucrez. A lucra alături de un om de felul lui, alături de •o capacitate profesională ca el, e o şansă rară. A munci şi a trăi alături de un om aparte, a

avea ca şef un om cu atîtea însuşiri de conducător şi camarad ca inginerul Constantinescu echivalează în autoinstrucţia ta cu a călători pe cinci continente, sau a absolvi nu ştiu ce academie înaltă.

Staţia „Izvor“ a fost construită de lotul condus de inginerul Mircea Stan, „de la zero la finisaje“, cum spunea el, iar staţia „Eroilor“, începînd cu pereţii, pînă la finisaje. Sînt şi cele mai frumoase dintre toate staţiile, nu neapărat pentru că le-a construit Mircea Sun cu oamenii lui, deşi mîinile lor le-au dat strălucirea, ci în primul rînd pentru că aici s-a prevăzut un finisaj mai inspirat, mai cu gust decît la celelalte.

Acum, amîndouă staţiile sînt terminate, se spală cu detergenţi mozaicurile, se dă un ultim luciu coloanelor placate cu marmură sau travertin. Va veni peste o zi sau două comisia de recepţie. Nu-l va întreba pe inginerul Mircea Stan cîte nopţi n-a dormit în aceşti ani, petrecîndule pe şantier, nici ce necazuri a avut cu utilajele care se defectau adesea şi-l lăsau „în pană“ cînd îi era lumea mai dragă, ori cuoamenii care, obosiţi peste măsură, îşi mai ieşeau din fire,, nici despre infiltraţiile de apă şi inundaţii, ci despre calitatea şi exactitatea lucrărilor, despre estetica şi eleganţa finisajelor, despre cît a costat şi cît trebuia să coste lucrarea.. La care, şeful lotului, inginerul Mircea Stan, va răspunde ca un constructor, ca un om exemplar, pe care nu mi l-aş putea imagina altfel decît ca om şi constructor exemplar.

20000 de metri sub munţi

Terminarea unei lucrări reprezintă în viaţa unui constructor un moment unic ; o dulce şi adîncă relaxare îţi cuprinde trupul şi nervii, simţi cum te cufunzi parcă într-o baie caldă, de mult dorită şi ai vrea să-ţi pui capul pe o pernă moale să te laşi furat de un somn prelung. După ce isprăveşti o treabă grea pe şantier, uiţi toate necazurile prin care ai trecut, ierţi pe toată lumea, se şterg din memorie zilele şi nopţile urîte cînd erai aproape de disperare şi ţi se pare că de la facerea lumii n-a fost decît bucurie, seninătate şi logică perfectă în toate. Astăzi am străpuns tronsonul din sectorul minier „Republica“, poate cel mai dificil la care am lucrat

vreodată. Am fost deprins cu roca dură şi îndărătnică din munţi, dar aici am dat peste nisip înnoroiat, care încearcă să-ţi frîngă voinţa, la fiecare pas. Inginerul Stătulescu m-a chemat şi m-a felicitat: „Bravo, meştere Gheorghe Niţă, deşi ai lucrat în adîncul pămîntului, ai fost la mare înălţime, aş zice, la înălţimea Lotrului sau a Ceahlăului, unde ţi-ai făcut ucenicia“.

Cu aceasta s-a terminat „felicitarea“. Cînd ajungi cu o asemenea lucrare la capătul drumului şi ştii că totul este perfect, că totul a ieşit aşa cum se cuvine, că ai făcut o treabă pentru sute de ani, te simţi ca un cocor care zboară peste întinderea oceanului, de cine ştie cînd ; ar vrea să se aşeze, dar nu are unde şi tocmai cînd istovirea îi retează aripile ajunge din urmă o corabie şi se odihneşte pe vîrful catargului. Pentru ca, de aici, după ce îşi trage sufletul, să-şi reia din nou zborul către destinul lui. Spre deosebire de cocorii călători, care de-o veşnicie pendulează între cer şi pămînt, între nord şi sud, între Delta Dunării şi Delta Nilului, ca un imperturbabil orologiu al anotimpurilor în univers, noi, constructorii, nu mai călcăm pe unde am trecut o dată, călătoriile noastre sînt de fiecare dată spre alte destinaţii, spre alte destine, pentru a da oamenilor şi locurilor rosturi noi, perspective noi.

Am părăsit meleagurile botoşenene în septembrie 1954, la terminarea ultimei vacanţe mari, după absolvirea şcolii medii tehnice de construcţii hidroenergetice din Piatra Neamţ. N-am ajuns însă, geografic vorbind, prea departe, pentru că, în chiar „pragul casei“, şantierul hidrocentralei de pe Bistriţa era în plină desfăşurare. Am început să lucrez la *tunel-intrare,* la injecţii în subteran, făcîndu-mi adevărata ucenicie în profesia de miner. Au fost patru ani, — primii patru din viaţa de constructor, din viaţa de muncitor şi de- bărbat care nu vor putea fi uitaţi

nicicînd. Pentru că nici mi s-au deschis ochii şi aripile spre lume, spre cunoaşterea oamenilor şi înţelegerea lor, spre cunoaşterea vieţii de şantier şi înţelegerea politică a timpurilor pe care le trăim. Dar, vorba înţeleaptă a bătrînilor : oricît ai trăi şi prin oricîte ai trece, nu vei şti mai multe despre viaţă decât despre moarte, pentru că viaţa mereu ţi se înfăţişează altfel, niciodată nu-ţi arată de două ori aceeaşi faţă.

Deşi, aparent, repetăm operaţiuni identice, de săpare şi betonare a tunelurilor, nici una nu se repetă ; la fiecare pas înaintat în rocă ni se dezvăluie o surpriză pe care trebuie s-o acceptăm aşa cum e, la care trebuie să ne adaptăm, să învăţăm, să ne descurcăm şi să mergem mai departe. Adîncu- rile pămîntului sînt tot atiît de tainice, tot atît de surprinzătoare cînd le pătrunzi, ca şi adîncurile sufletului omenesc.

Pentru constructori nu învăţarea meseriei, în sine, 'e cel mai greu lucru, ci învăţarea modului în care să se descurce.

Meserie trebuie să înveţi necontenit, deoarece, o lucrare nouă cere o înţelegere nouă, în sensul de-a şti să rezolvi problemele particulare, specifice, în funcţie de natura şi locul lucrării, care sînt irepetabile. în cei patru ani cît am lucrat pe Bistriţa, pînă la plecarea în armată, am dobîndit proprietatea umană, aş zice, de-a suporta şi de-a mă adapta rapid şocurilor determinate de schimbarea şi varietatea aspectelor care îţi răsar în cale pe un mare şantier, m-am călit şi fortificat în ceea ce priveşte intervenţia neprevăzutului, în aşa fel ca nici o surpriză, nici prăbuşirea muntelui, să nu mă găsească descoperit, să nu mă clintească.

Noi, constructorii, trebuie să fim ca pietrele pe fundul albiei de rîu ; şi curgă, curgă apa pe deasupra noastră, apă tulbure şi învolburată, limpede sau spumegîndă, noi

nu ne clintim pentru că trebuie să fim temelia !

Au fost primăveri şi veri furtunoase în munţii Bistriţei, care ne răvăşeau colonia din barăci, au fost inundaţii care ne-au măturat lucrări de luni de zile, au fost ierni cu nămeţi care ne sufocau, dar am învăţat să rămânem calmi şi să judecăm în linişte, să ne adunăm şi să ne organizăm puterile pentru a reface totul, pentru a merge mai departe ca şi cînd nimic nu s-ar fi întîmplat. Pentru că, în virtute trebuie să fie contructorii cei mai tari. Şi dacă n-am fi, n-aş fi rezistat aproape douăzeci de ani în tovărăşia lor.

Cînd m-am întors din armată, în 1960, am revenit pe Bistriţa. Am lucrat de la data aceasta la Uzină, care încă nu se terminase, iar patru ani mai târziu am coborât pe rîu în jos pentru a construi microhidrocentrala „Vaduri“, apoi şi mai în jos, pe şantierul microhidrocentralei „Bacău". Praguri de lumină pe rîul de legendă. A urmat strămutarea pe Lotru, în 1966. Un an de zile am lucrat la baraj, împreună cu mulţi constructori cu care m-am reîntîlnit la Metrou. După aceea mi s-a dat în primire lotul „debuşare ramura-nord“. Am străpuns şi galeria aceasta şi am terminat cu lotul „Ho- leagu“. De aici am plecat la Balindru, alt punct de lucru în munţii Lotrului, unde am străpuns cu minerii din lotul meu alte două lungi galerii. Ne-am mutat apoi la „Voineşiţa-Nord“ pentru a întoarce un alt rîu din drumul său, dirijîndu-l spre marele lac. Altă galerie, deci, pe care am terminat-o în 1975. Un an de zile am fost departe de patrie, cu dorul ei, în ţara prietenă Algeria. împreună cu alţi constructori şi specialişti români, am construit barajul unui mare sistem (de irigaţii. A fost o experienţă nouă, unică pentru noi. Am văzut şi am priceput mai bine ce înseamnă prietenia între popoare, ce înseamnă *politica partidului şi statului nostru* în lume, de cîtă stimă şi preţuire, admiraţie şi aprobare

se bucură această politică, pretutindeni. Pentru că barajul construit de noi, asistenţa de specialitate acordată de constructorii români, nu numai Algeriei, ci multor altor ţări în curs de dezvoltare, cooperarea economică cu toate statele lumii, sînt cele mai vii expresii ale politicii noastre de pace şi prietenie. Printre algerieni, alături de ei, oameni cu inima largă şi caldă ca deşertul saharian pe care ei încearcă, şi fără îndoială că vor izbuti, să-l facă roditor, m-am simţit tot atît de bine, tot atît de acasă, ca pe şantierele de pe Bistriţa sau Lotru.

*

Am înălţat, într-adevăr, cu ani în urmă o construcţie de monumentalitate istorică, măsură a timpului şi puterii noastre de atunci, la care ne raportăm ca la o izbîndă de referinţă, ori de cîte ori invocăm noul nostru destin de constructori : „Bicazul“ — piatra de început a unui lung şi tumultuos anotimp al edificărilor socialiste. Ca şi „Hunedoara“, ca şi „Bumbeşti-Livezeni“, marea hidrocentrală de pe Bistriţa a fost construită în cea mai mare parte de tineri care veneau pe şantier din toate părţile ţării, nu doar pentru a construi un baraj, o magistrală feroviară sau un combinat, d pentru a se[1] „construi“ pe ei înşişi, pentru a învăţa o meserie, pentru a se clădi şi maturiza ca bărbaţi chemaţi să dureze o ţară nouă, într-o epocă nouă. Entuziasmul şi caldul patriotism, optimismul şi romantismul lor revoluţionar trebuiau să suplinească deseori lipsa de experienţă şi tradiţie, de utilaje şi instalaţii moderne, să recupereze într-un timp cît mai scurt posibil marea restanţă în care se afla atunci economia noastră faţă de cerinţele şi nevoile ţării. Aproape zece ani s-a lucrat la prima noastră hidrocentrală, lâ barajul de oţel şi beton care avea să lege

Ceahlăul de Munţii Stînişoarei, despicaţi de rîul pe care s-au născut şi curg străvechi legende ale Moldovei. Bistriţa devenea astfel, prima grea încercare în domeniul construcţiilor hidroenergetice, primul examen trecut cu laude, prima universitate a muncii pe care o absolviseră mii de muncitori şi specialişti. Ei puteau, cu „diploma“ Bistriţei în inimă şi conştiinţă, să înceapă cu mai mare curaj lucrări mult mai grele şi mai complexe. A urmat „Argeşul“, de două ori mai mare, dar care s-a executat în jumătate din timpul necesar „Bica- zului“. Cei care îşi începuseră ucenicia pe Bistriţa erau aici instructori şi profesori, pentru noi şi noi promoţii de tineri care răspundeau irezistibilei chemări a şantierelor şi tentaţiei unei profesii a cărei noblețe străluceşte de veacuri în albastrul Voroneţului, cu puterea cu care străluceşte în tot ce-am construit de trei decenii încoace.

De la o sută şaptezeci de mii de constructori, cîţi avea ţara în deceniul cinci, s-a ajuns la peste trei sute de mii în deceniul şase şi la aproape opt sute de mii în prezent. Fiecare al şaptelea cetăţean activ al ţării lucrează în construcţii. Ei se impuneau treptat ca un detaşament de frunte al clasei muncitoare, cu o structură profesională variată, complexă. Puteau fi abordate acum fronturi de altă întindere, de fapt de întinderea ţării, pentru că nu rămăsese nici un judeţ, nici o localitate în care să nu poposească un grup de constructori pentru a ridica o casă, mii de case, o uzină, un pod, o termocentrală, o şcoală, un drum, o hidrocentrală, un spital, un stadion. Lor le revenea misiunea de a susţine şi materializa pe schele, în beton, oţel şi cărămidă, politica partidului de înnoire şi dezvoltare a României. Şi nu oricum, ci într-un ritm dintre cele mai înalte din lume.

Dacă în primul cincinal 1951—1955, volumul

investiţiilor era de 61,9 miliarde lei, în cincinalul 1976—1980 a ajuns la circa o mie de miliarde. O creştere de peste cincisprezece ori. Ce au lăsat în acest timp în urma lor constructorii ? Aproximativ un milion cinci sute de mii de locuinţe, la oraşe, şi peste două milioane, la sate, care au făcut posibilă mutarea a două treimi din populaţia ţării în case noi. Au lăsat în urma lor mii de fabrici şi uzine şi alte edificii pentru eternitate, de care are nevoie ţara. Tot ce e mai frumos în oraşele şi satele româneşti a fost durat de oamenii schelelor, după proiectele şi sub conducerea celui mai desăvîrşit arhitect, partidul.

La Suceava, în Bucovina, aproape de mînăstirile care au făcut faima epocii Renaşterii pe pămîntul României, nu departe de marile combinate şi întreprinderi industriale se află o casă de cultură nouă, care se întrece, în perfecţiunea gîndirii şi simţirii după care a fost concepută, cu străvechile case ţărăneşti de sub streaşină Obcinelor mari, în grinzile şi stîlpii cărora stau încrustate, în tăria stejarului, veacurile de poezie şi înţelepciune ale celor care au rostit întîia dată povestea Mioriţei. în Cartea de aur a acestui lăcaş de cultură, stă scrisă, alături de impresiile a mii de vizitatori, şi opinia unui preşedinte de stat din Occident: „Iată o operă de arhitectură dintre cele mai reprezentative pentru arta modernă din Europa“, scria el spre cinstea arhitecţilor şi constructorilor care au făcut-o, în cealaltă extremitate, jos la Dunăre, la „Porţile de Fier“, am aşezat în calea apelor cea mai mare hidrocentrală de pe rîurile continentului. Pe Trotuş, constructorii au zidit un oraş al chimiştilor de prima mărime, în viziunea îndrăzneaţă a viitorului. în Dobrogea, pe litoralul Mării Negre, „palatele de mărgean“ ale împăraţilor mării din basmele românilor au fost scoase la soarele ce dogoreşte plajele. în munţii Lotrului,

constructorii s-au întrecut pe ei înşişi în pricepere, curaj şi tenacitate. Hidrocentrala construita aci îşi desfăşoară întinderea instalaţiilor sale pe nu mai puţin de trei la sută din suprafaţa ţării. Apele a sute de rîuri sînt forţate să curgă în sus, spre marele lac de acumulare, curat ca seninătatea cerului cu care se învecinează.

După atîtea probe ale desăvîrşirii măiestriei lor, constructorii români — muncitori, ingineri, arhitecţi — nu puteau să nu atragă atenţia lumii. Ei au fost invitaţi să proiecteze şi să construiască departe, peste hotare, de la simple blocuri de locuinţe, fabrici şi uzine, complexe hoteliere şi comerciale, pînă la palate guvernamentale, şcoli şi spitale, edificii culturale sau sisteme de irigaţii. Volumul lucrărilor contractate a crescut de la un an la altul, devenind necesară înfiinţarea în 1969, a întreprinderii ARCOM, specializată în construcţii pestre graniţa ţării. De atunci şi pînă în prezent, cifra sa de afaceri a crescut de peste douăzeci de ori.

Chiar la începutul activităţii sale, ARCOM a construit un mare complex hotelier, numit „România“, în Republica Socialistă Cehoslovacă. Tot în această ţară a construit o termocentrală care aprovizionează Praga cu energie şi căldură. Un mare volum de lucrări s-au realizat în R.F.G. : hoteluri, locuinţe, săli de sport, clădiri pentru birouri, mari garaje, spitale, obiective industriale etc. între cele mai impunătoare, hotelul de lux „Travemiinde“, la Marea Baltică, CVB patruzeci şi două de nivele, una dintre cele mai înalte construcţii din această ţară. O excelentă carte de vizită a constructorilor români, după propria apreciere a beneficiarilor germani, este Staţiunea turistica internaţională de la Wais- senhauschstrand cu patru mii de locuri şi cu toate dotările necesare. De adăugat apoi la acestea, spitalul de la Fried- richshafen, care avea să devină spital-etalon pentru toate celelalte din R.F.G. în

categoria lucrărilor de excepţie se încadrează şi sălile de sport tip „Binder“, unde constructorii noştri au aplicat o concepţie nouă, autentică premieră mondială, în construcţia cupolelor.

în afara Cehoslovaciei şi R.F.G., am mai construit în Austria şi Franţa, în Siria, Irak, Iran, Pakistan, Libia, Egipt, Sudan, Iordania. în Libia, de pildă, am ridicat cîteva mii de apartamente în vile şi blocuri, o clădire pentru sediul firmei „National Hausing Corporation“, alte două clădiri pentru sediul Băncii industriale a Libiei — cea mai înaltă clădire din această ţară — şcoli, teatre, cinematografe, săli de sport, stadioane, sisteme de irigaţii, drumuri, poduri. Constructorii români susţin astfel, în spiritul nostru internaţionalist, amplul proces de dezvoltare economică şi socială a Libiei, a celorlalte ţări arabe, a altor state în curs de dezvoltare. în Siria am făcut, printre altele, marea rafinărie de la Banyas şi o fabrică de ciment. în Irak am realizat o fabrică de ciment la Um-Qasr, în zona golfului Persic, lucrare de mare dificultate din cauza terenului mlăştinos şi nisipos şi pe care toate companiile străine au evitat-o. în Sudan, după proiectul constructorilor români şi cu asistenţa tehnică a specialiştilor noştri s-a construit elegantul palat al Parlamentului. în Iordania acordăm asistenţa tehnică la construcţia rafinăriei de la Zak-Ra. Specialiştii noştri au mai acordat şi acordă asistenţă tehnică, cu utilaje româneşti (co- fraje glisante, distinse cu medalia de aur la o importantă expoziţie internaţională), în construcţia unor silozuri de cereale din Venezuela şi Iordania, coşuri industriale în Vietnam, la construcţia unor rafinării în India şi Pakistan, a unor fabrici de îngrăşăminte chimice în Turcia şi Egipt. După studiile arhitecţilor şi inginerilor români, se execută sistematizarea centrului capitalei statului Zair şi a capitalei R. P. Congo. în Mongolia am

construit un mare şi modern circ de stat. Putem spune, aşadar, că am construit şi construim, în continuare, pe toate continentele şi întreaga varietate de construcţii civile şi industriale, ceea ce-i impune pe constructorii şi specialiştii români între cei mai apreciaţi din lume, iar firma ARCOM între cele mai solicitate. Ea a fost deja distinsă cu cîteva premii internaţionale deosebit de rîvnite.

Deţinem „Premiul internaţional de promovare şi prestigiu de la Geneva", „Trofeul pentru calitate", „Trofeul internaţional pentru export" acordate de Societatea Editorial Office din Madrid. Pentru acordarea lor, membrii juriilor de selecţie s-au deplasat în ţările unde au construit toate firmele străine aflate în competiţie, au văzut fiecare lucrare în parte, au discutat cu beneficiarii, pentru a ajunge la o departajare cît mai obiectivă.

Fără îndoială, însă, că cea mai de preţ rămîne recunoştinţa ţărilor şi oamenilor cărora le sînt destinate toate aceste construcţii, recunoştinţa şi admiraţia fiecăruia dintre noi pentru marile bogăţii şi frumuseţi pe care constructorii noştri le adaugă în fiecare zi în jurul nostru, pentru noi şi pentru viitor.

Indiscutabil însă că marea arie de desfăşurare a activităţii acestui puternic detaşament al clasei noastre muncitoare rămîne ţara, de la un capăt la altul, deoarece ea va mai fi mulţi ani de-aici înainte, în întregul său, un uriaş şantier. Numai în cincinalul 1976—1980, în care s-a realizat şi primul tronson al metroului, constructorii vor da oraşelor şi satelor mai bine de un milion de noi apartamente şi peste două mii şapte sute de noi obiective industriale şi agro-zootehnice mai importante, care în bună parte au şi fost finalizate. Reperele de primă mărime, în care se vor regăsi înalta măiestrie şi

îndrăzneala constructorilor români în actualul cincinal şi cel care urmează, Canalul Dunăre-Marea Neagră, Metroul, Porţile de Fier 2 şi Complexul hidroenergetic şi de navigaţie Tr. Măgurele-Nicopole, în colaborare ou constructorii iugoslavi şi cu cei bulgari, hidrocentralele de pe Rîu Mare şi Sebeş şi multe altele, se vor adăuga marilor noastre înfăptuiri ca tot atîtea trepte spre civilizaţia socialistă. Iar pentru cei care le edifică, pentru ei, constructorii, vor ră- mîne, fără îndoială, argumente de mîndrie, îndeajuns pentru o viaţă.

— Revenind în ţară, după terminarea lucrărilor în Algeria, am fost trimis să schimbăm cursul rîului Buzău pentru alimentarea lacului *„Siriu"*. I-am săpat o albie nouă pe sub pămînt. Şi din nou în munţi, pe valea Sebeşului, pentru tăierea galeriei de la captarea *Tău.* Am terminat-o într-un timp record. Dar fiindcă veni vorba de recorduri, mă întorc cu gîndul în urmă, în 1974. Era la sfîrşitul lui februarie. Venise pe şantier fostul director general al ICH, acum ministru adjunct, pe care îl iubeam toţi constructorii ca pe cel mai bun prieten şi tovarăş, şi ne-a întrebat :

„Aţi putea termina într-o lună galeria Voineşiţa-Uria ? Ar fi formidabil".

Şeful de brigadă Dumitru Tomescu, cel mai bun om pe care îl aveam în lot şi cu care lucrez şi astăzi aici pe şantierul metroului, sufletist cum este, nu stă mult pe gînduri şi răspunde afirmativ. Poate nici nu şi-a făcut vreun calcul în minte, a răspuns mai mult cu inima decît cu raţiunea. Oricum, niciodată pînă atunci nu mai săpaşem într-o lună atîţia metri de galerie.

„De ce aveţi nevoie ?" — ne-a întrebat, ministrul.

De data aceasta, am numit eu toate utilajele şi materialele care ne sînt necesare pentru o astfel de ispravă.

în cîteva zile, tot ce cerusem se afla la gura galeriei. Am început pe întîi martie, cînd zăpezile de pe pantele abrupte, pe care le urcam tîrîndu-ne pe funii, începuseră să coboare în vale, mînate de razele începutului de primăvară. Pe 30 martie eram gata şi bateam toate recordurile de înaintare în subteran de pînă atunci. Eroii adevăraţi erau minerii din brigada lui Dumitru Tomescu. Maistrul ne aştepta la ieşire, pe partea cealaltă a muntelui. Venise fără să întrebe în ce stadiu sîntem, fără să ne anunţe, ca la o întîlnire dinainte stabilită, dinainte ştiută. Nici el, nici noi nu ne îndoiam ca vom fi punctuali. Ne-am îmbrăţişat ca nişte copii care se bucurau fără reţinere pentru o ispravă nemaipomenită.

— *„Cîţi kilometri de galerie ai săpat pînă astăzi cu minerii dumitale, meştere Gheorghe Niţă",* m-a întrebat ministrul.

Am stat şi am socotit anii şi kilometrii străbătuţi pe sub pămînt.

— *„Vreo douăzeci de kilometri, tovarăşe ministru“* — i-am răspuns eu.

Atunci mi-am dat seama că, de cînd sînt constructor, m-am „plimbat" şi am trăit mai mult pe sub munţii şi pe sub şesurile ţării.

Pe 17 iunie 1977 am fost transferat, cu „scandal", la metrou. Cu scandal, zic, pentru că cei de-aici vroiau să mă ia, pe cînd cei de pe Valea Sebeşului nu vroiau să mă dea. Sînt confruntări obişnuite în asemenea situaţii. Înmulţindu-se de pe un an pe altul, şantierele ţării duc o permanentă lipsă de constructori şi mai ales de oameni cu experienţă.

Cînd am văzut cum e treaba pe şantierul metroului, am zis : *„Aici n-am ce face, pentru că toate sînt puse la punct ca la carte“.* într-adevăr, am găsit condiţii dintre cele mai bune, adică o organizare exemplară.

Dificultatea cea mare a fost aici, la început, lipsa bolţarilor care ne încetinea ritmul de lucru. De ce lipseau aceşti bolţari ? Pentru că proiectanţii prevăzuseră că noi, minerii, vom înainta în subteran cu o anumită viteză pe zi, adică cu viteza care se realizase înainte de venirea noastră. După două-trei luni, însă, lotul de lucrări subterane, condus de inginerul Ion Stătulescu, înainta cu o viteză de patru ori mai mare decît cea prevăzută. Muncitori şi specialişti de la întreprinderea *„Progresul"*, unde se fac bolţarii, s-au văzut nevoiţi să confecţioneze, pe lîngă tiparele pe care le aveau, multe altele, pînă ce au reuşit să ne aprovizioneze cu întreaga cantitate de bolţari de care aveam nevoie. De ce au greşit proiectanţii în prevederile lor ? Pentru că ştiau că utilajul nu poate merge cu viteză mai mare. Dar nu el ne conducea pe noi, ci noi îl conduceam pe el. Dacă la început, un inel se monta în trei-patru ore, după cîştigarea experienţei în mînuirea tehnicii de aici, timpul de montare a unui inel s-a redus la... patruzeci şi cinci de minute. La început aveam cincizeci de oameni pe un schimb, care făceau două inele în 24 de ore. Acum avem treizeci şi doi de oameni pe schimb, care fac patru-cinci inele în 24 de ore. De aceea spun că, dincolo de meseria în sine, constructorul adevărat trebuie să înveţe, trebuie să ştie să se adapteze la condiţii, să inoveze, să improvizeze, să creeze continuu, pentru că altfel stagnează. *Să înveţi să gîndeşti repede şi bine,* aceasta este totul. Restul vine de la sine. în mîinile unui constructor care gîn- deşte sănătos şi cu pasiune pentru munca sa, orice utilaj începe să producă mai mult, să lucreze mai bine şi mai spornic. Noi n-am mai văzut *scut* pînă aici, n-am mai lucrat cu aşa ceva. Dar ştiam că trebuie să ni se supună voinţei de-a funcţiona perfect, ştiam că organizarea lucrului cu el în subteran poate fi

îmbunătăţită, că viteza de înaintare trebuie să crească. Şi pînă la urmă, a fost cum am vrut noi.
Aveam să ne doborîm, de la o lună la alta, propriile recorduri.

Cînd mă gîndesc la cei cu care lucrez, nu mă mai miră nici un record şi pe nimeni nu l-ar mira dacă i-ar cunoaşte pe aceşti oameni pentru care e greu să găsesc lauda care să le măsoare cu adevărat marea vrednicie şi omenie. Iată-l, de pildă, pe Gheorghe Cernea, un băiat tînăr, pe care îam găsit aici pe şantier. Lucrează la injecţii, dar face orice i-aş da de făcut. E, poate, cel mai teribil dintre tinerii din formaţie, pentru că nu se dă niciodată bătut, nu spune niciodată „nu se poate“ sau „să văd“, „dacă pot“, el „poate“ totdeauna, găseşte o mie de soluţii pentru a urni o treabă din loc. Nu trebuie să stai lîngă el, nu trebuie să-l urmăreşti şi să-l controlezi tot timpul, el îţi inspiră nădejdea şi ţi-o confirmă în orice condiţii şi fără greş. Nu iaş dori fiului meu decît să-i semene, ca tărie şi frumuseţe de caracter, acestui formidabil băiat.

Vorbesc despre Cernea pentru că el n-a venit cu noi, lam găsit aici. E şi între cei mai tineri. Altfel s-ar cuveni săl amintesc întîi de toate pe inginerul Ioan Gogu, şeful sectorului, poate cel mai încercat miner de pe şantier. Are şcoala minelor de fier din Ghelar şi a minelor de cărbune din Filipeştii de Pădure, dar şi a şantierelor hidrotehnice de pe Argeş ; a condus construcţia uzinei de la Căpăţîneni, dar şi construcţia tunelului de pe „Transfăgărăşan“. Are, mai precis de toate, însă, ştiinţa şi experienţa de-a lucra cu oamenii, de-a se şti face iubit şi ascultat. La fel, aş putea să vorbesc despre inginerul Nicolae Gogoncea, şeful staţiei „Republica“,[1] cel care a condus construcţia a sute de kilometri de cale ferata în ţară, care a executat aici, ca şef de şantier, toate lucrările din zona „Dîmboviţa“ —

„Timpuri Noi“, inclusiv staţia, sau despre inginerul Romeo Repea, debutant pe şantierul metroului, sau despre dulgherul şef de brigadă Ion Belu şi atîţia alţii a căror viaţă şi personalitate ar putea sta oricînd ca pildă de eroism muncitoresc.

Dar pe măsura lor sînt majoritatea dintre oamenii lotului nostru, altfel nici n-ar mai fi în lot pentru că şantierul triază cum nu se poate mai bine caracterele. În primul rînd, se ştie, cei răi nu rezistă în condiţiile de muncă şi de viaţă de pe şantiere. Ori se transformă după modelul celor buni, ori dispar. Timp de zece ani, din cei o sută douăzeci de oameni din lotul nostru, n-au plecat decît şase. Nicăieri nu se cultivă şi nu se formează atît de puternic ca pe şantiere acea trăsătură de caracter care este *apropierea* şi *solidaritatea* dintre oameni. în munţi, fiecare bucăţică de pîine o împărţeam între noi, pentru că de multe ori drumurile se înzăpezeau şi nu puteam fi aprovizionaţi şi deseori nici elicopterele nu puteau ajunge pînă la noi. Bucuriile şi necazurile unuia sînt ale tuturor, pentru că nimeni nu ştie mai bine decît constructorii că toţi depind de unul şi unul depinde de toţi.

Pentru mine, Gheorghe Niţă, şantierele ţării au fost casa mea, viaţa mea cea adevărată, pămîntul, vatra, iar cerul — acoperişul casei mele. Pe soţia mea am cunoscut-o pe şantierul de Ia Bicaz, unde lucra ca tehnician. Ne-am căsătorit în urmă cu mai bine de douăzeci de ani şi nu ne-am despărţit nici măcar o zi pentru că în tot acest timp am lucrat împreună, am împărţit împreună pîinea, şi dulce şi amară a şantierelor. Şi dulce, şi amară — deoarece nu poţi conta niciodată numai pe bucurii, aşa cum nu poţi conta numai pe înfrîngeri. Am contat însă de fiecare dată pe noi înşine şi pe tăria colectivului nostru.

Pe Bistriţa ni s-a născut fetiţa, iar pe Lotru ni s-a născut băiatul. Copilăria lor a fost înseninată de scăldatul, vara, în

apele reci şi repezi de munte, de rătăcirea şi jocul prin codrii deşi şi adînci din preajma coloniilor, de priveliştea zborului vulturilor pe deasupra crestelor, de vitezele ameţi

toare ale săniuţelor, iarna, pe pîrtiile lungi, de poveştile auzite seara la focurile înalte de tabără, despre faptele reale şi temerare ale constructorilor. Fire mai poetică, băiatul, Valentin, acum elev la liceul de matematică şi fizică „Mihai Viteazul“ din Capitală, îmi spune : „Cînd mă gândesc la munţii Lotrului sau la munţii Sebeşului pe care am hoinărit, simt în nări tăria şi puritatea ozonului şi mirosul de răşină al pădurilor de brazi".

la a doua chemare

Plouă în Bucureşti, ploaie mocănească de toamnă, ploaie înceată şi rece care te pătrunde pînă la oase. Mă aflu împreună cu generalul locotenent Petre Constantinescu — directorul întreprinderii „Metroul“ Bucureşti, pe şantierul staţiei „Uzina Republica“. Oamenii pe stradă se grăbesc, ascunşi sub umbrele, la treburile lor. Numai constructorii, jos, în uriaşa despicătură săpată de excavatoare, în care împletesc corzile de oţel şi peste care toarnă betonul viitoarei staţii, sînt nepăsători la starea vremii, lucrînd de nimic tulburaţi. Directorul îi salută, îi strigă pe nume, îi cunoaşte personal pe cei mai mulţi dintre ei, fac glume. Nu-i întreabă de plan, nici de realizări, el ştie că oamenii îşi cunosc datoria şi şi-o fac cu prisosinţă, n-are rost să-i sîcîi toată ziua : „Cît aţi făcut ?“ „De ce n-aţi făcut mai mult ?“, „De ce aşa şi nu altfel ?“ etcetera.

Cunoaşte bine psihologia oamenilor, ştie să-i respecte

şi să se facă respectat prin apropierea de ei şi prin înţelegerea necazurilor şi bucuriilor lor.

Îi ia la rost pe şefii loturilor pentru ceea ce directorului i se pare a fi neorînduială.

— Ce-i cu bălţile astea pe căile de acces ? O să cădeţi careva într-una din ele şi o să vă înecaţi.

— Dacă plouă sînt şi bălţi, încearcă o scuză cel ironizat.

— Uite, Gogule, se supără puţin directorul pe prietenul său, acum este ora trei. Prevăd că peste două ore va înceta ploaia. Aşa că, la ora cinci mă întorc să văd dacă bălţile astea au dispărut sau nu...

Inginerul Gogu l-a înţeles corect. Previziunea „meteorologică" n-a fost prea exactă. Ploaia n-a stat, însă bălţile au dispărut sub cîteva maşini de pietriş.

Ne îndreptăm spre mica colonie a constructorilor. Cîteva barăci supraetajate, construite din panouri pe platforme de beton, cu canalizare, apă curentă, căldură.

Intrăm într-una din ele. Batem la o uşă. Ne deschide o tînără femeie. Se vede că am deranjat-o de la bucătărie.

— Ştiu cine sînteţi, îi spune ea. Nu v-am mai văzut pînă acum, dar ştiu că sînteţi tovarăşul director.

— De unde ştiţi ?

— Mi-a spus soţul că directorul nostru e un general frumos.

— M-aţi făcut fericit pînă voi ieşi la pensie. Dar, spu- neţi-mi, cum o duceţi ? Cum vă descurcaţi ?

— N-avem de ce ne plînge. Cîştigăm bine.

— Cît?

— Destul !

— înţeleg, dar cît ? Cît aţi luat în mînă, amîndoi, luna trecută ?

— Păi, vreo şapte mii.

în altă baracă, o femeie are necazuri cu gălăgia.

— Dau unii radiourile foarte tare şi nu-şi pot face copiii lecţiile, nu ne putem odihni.

De faţă e şi administratorul. Petre Constantinescu îi întoarce o privire care exprimă nemulţumirea. Gălăgia nu-i un lucru neînsemnat. Oamenii lucrează în schimburi diferite, dorm la ore diferite şi liniştea lor trebuie respectată, îi dă un termen pînă la care să reactiveze comitetul de bloc, să-l întrunească, să angajeze o discuţie cu locatarii şi să-l informeze dacă se ridică îşi alte probleme.

— Dacă ar fi să vă povestiţi viaţa, îl întreb într-un răgaz, cu ce aţi începe ?

— Ştiu eu ? Poate cu copilăria.

— Vreţi să încercaţi ?

— De ce nu ? M-am născut la 1 septembrie 1919 la Tîrgovişte. Tata arhivar, mama casnică. Familie grea, cu mulţi copii...

— Staţi, vă rog. Nu aşa, milităreşte. Despre copilărie se poate vorbi mai romantic.

— Romantic ? Fie şi aşa. Privind în urmă, multe momente ţi se par romantice şi trezesc nostalgia. Din copilărie, mai ales, uiţi deseori tot ce-a fost greu şi-ţi aminteşti şi uneori retrăieşti în gînd numai ceea ce a fost frumos. Cum zic, tata era arhivar cu un salariu de mizerie. Mama nu putea lucra, pentru că eram nouă fraţi care aveam nevoie de prezenţa ei permanentă, acasă. Aşa că nu-i greu de imaginat în ce lipsuri am crescut. Trec peste ele, deoarece nu-mi place să mi le amintesc. Trebuie să spun, însă, că marea noastră şansă, a celor nouă fraţi — între care patru băieţi — au fost părinţii care au ştiut să ne crească şi să ne înveţe ce e munca şi ce e modestia. Fiecare dintre noi, copiii, oricît de mici eram,

aveam îndatoriri precise în familie. Tata era o fire aspră şi nu îngăduia ca vreunul dintre noi să nu-şi facă puţinul său, la timp şi atît cît putem de corect. Era de ajuns, cînd trăgeam chiulul, să se uite într-un anumit fel la noi şi ne venea să intrăm în pămînt de ruşine. Poate, dacă ne răsfăţa, nu l-am fi iubit atît cît l-am iubit şi admirat mai tîrziu, cu toţii. Mama era bunătatea de pe lume, simţeam că o doare cînd trebuia să ne certe pentru năzdrăvăniile noastre, dar a ştiut să ne cultive respectul pentru oameni, pentru munca lor, gustul pentru frumos, pentru literatură şi poezie. De la ea trebuie să i se fi tras unui frate pasiunea de poet, pe care însă n-a desăvîrşit-o niciodată. Eram o familie unită, în care domnea armonia. Părinţii se iubeau mult. Mi-l amintesc pe tata, cu cîtă tandreţe lua mîna mamei într-ale lui, seara, cînd terminau de cinat şi mai întîr- ziam în jurul mesei sau pe lîngă sobă, înainte de culcare, şi-i vorbea cu biîndeţe şi afecţiune despre ce credea el că va trebui să ajungem fiecare în viaţă. Tata zîmbea rar, dar vedeam şi simţeam oît de fericit era în ambianţa familiei. Duminica şi de sărbători, bucuria noastră nu mai cunoştea margini. Plecam toţi unsprezece în parcul din Tîrgovişte unde ascultam fanfara militară sau la iarbă verde la marginea oraşului, unde noi, copiii, ne zbenguiam pînă seara bă- tînd mingea desculţi, ori săream „capra“. Mama desfăcea la prînz plăcinte cu brînză sau alte bunătăţi din ştergare albe, asupra cărora ne aruncam cu poftă de lup. Ne întorceam acasă seara, istoviţi de alergături, însă plini de bună dispoziţie. Fără îndoială că de atunci începusem să iubesc foarte mult viaţa. Dar toate aveau un sfîrşit. Am crescut parcă prea repede şi în toamna anului 1931 am intrat în clasa întîi la liceul „Ienăchiţă Văcărescu“, pe care l-am terminat în 1939. în lume mirosea a război. De facultate nu putea fi vorba la condiţiile noastre materiale. Trebuia să urmezi

destinul celor trei fraţi mai mari care deveniseră ofiţeri artilerişti. Aşa că, în 1940, am intrat la şcoala de ofiţeri. în 1942 am terminat-o şi am fost trimis imediat pe front.

— Prevăd că se termină cu romantismul. Să mai zăbovim puţin, pentru că aţi trecut prea repede peste anii de liceu, de adolescenţă, cînd, desigur, v-aţi format şi definit caracterul !

— Se poate spune şi aşa. După părerea mea, însă, caracterul se modelează, se schimbă şi după această perioadă. Războiul trebuie să-mi fi modificat mult unele trăsături de caracter.

— Văd că reveniţi la război. Spuneţi-mi, mai bine, ce vă pasiona mai mult în liceu ?

— Dintre disciplinele de învăţamînt, matematica şi istoria, iar ca sport, fotbalul. Şi astăzi unii bătrîni din Tîrgo- vişte, care mă ştiu de atunci, îmi mai zic Gajai, poreclă care mi se dăduse în şcoală după numele unui portar francez al timpului şi cu care colegii mă asemănau. Apăram cu destulă străşnicie poarta echipei liceului nostru. Am multe amintiri frumoase din „viaţa“ de fotbalist. Să ştiţi însă că tata avea părerea lui despre fotbal şi fotbalişti : să nu-i vadă în ochi. El venea de la ţară, din satul Viforiţa, avea trei clase de liceu, ceea ce era mult pentru vremea respectivă. Se socotea un om instruit şi n-aş zice că nu era. Dar fotbalul îl supăra rău de tot, fiindcă ducea la ruperea încălţămintei. Şi ăsta nu era un motiv de neglijat. Eu şi fraţii mei încălţam bocancii odată cu căderea zăpezii. Pînă atunci, puteam umbla şi desculţi. Cu toate acestea, eram de doi ani portarul echipei de fotbal a liceului, fără ca tata să ştie. Era singurul adevăr pe care i l-am ascuns vreodată.

S-a întîmplat însă că aveam un vecin birjar, pe nume Leontescu, care ştia, fireşte, toate bîrfele tîrgului. Tata obişnuia ca sîmbătă seara să-l ia pe Leontescu cu birja la

circiuma lui „Degeratu“ unde se cinsteau cu cîte o ţuică, apoi veneau acasă. Şi iată că într-o astfel de ocazie birjarul, prietenul nostru, îi suflă tatei : „Ştii că ăla micu* bate mingea ? Dacă vrei să-l vezi, poţi veni mîine la stadion“. Era duminică, zi de campionat. Urma să jucăm cu liceul din Ploieşti, cu care eram într-o veche şi veşnică rivalitate. Echipa plo- ieşteană a cîştigat întotdeauna la noi. Eram hotărîţi să-i stopăm. Eu nu aveam niciodată toate cărţile de şcoală şi trebuia să merg pe la alţi colegi pentru a învăţa cu ei. Acesta îmi era paravanul după care îmi ascundeam aventura fotbalistică. Aşa am procedat şi în duminica aceea. Tata a spus : „Bine, du-te şi învaţă“. N-am bănuit că aflase ceva. Am zbughit-o direct la stadion. Eram doar portarul titular al echipei. Meciul a început. în minutul 20, un coechipier face henţ în careul mic. Se dictează unsprezece metri. Pe stadion se face linişte. Ploieşteanul trage. Dar „Gajai“ apără. Adică eu, Constantinescu, băiatul cel mic al tatii. Cînd am plonjat însă, m-am lovit la cap. Lumea aplauda dar eu aveam parcă o piatră de moară pe mine. Cînd m-am ridicat, l-am văzut pe tata în' spatele porţii, rezemat în baston. „Gajai“ a înlemnit. Mi-a spus doar atît : „Vorbim noi cînd vii acasă“ şi a plecat. Nu era el omul să se dea în spectacol. Am rămas mai departe în teren. Am oîştigat meciul acela, toţi se bucurau şi mă felicitau, însă eu eram copleşit de tristeţe. Nu-mi era frică de pedeapsă, dar îl iubeam mult pe tata şi mă durea faptul că l-am necăjit. Am mers acasă. Tata şi-a amînat pedeapsa şi nu mi-a mai amintit niciodată de ea. Mi-a spus doar atît: „învaţă, că n-ai decît două posibilităţi : ori armata, unde ai pîinea şi hainele asigurate, ori cizmăria. Maidanul nu-i o meserie“. Şi cîtă dreptate avea !

— Ce amintiri aveţi de pe front ?

— Mai multe urme de schije în trup. Am fost

rănit, datam supravieţuit. Am căzut prizonier, iar în lagăr m-am îmbolnăvit de tifos exantematic. N-am murit pentru ca eram călit de mic şi rezistent la boli. În Tatra am stat zile şi nopţi în nămeţi, sub mitralierele fasciştilor, dar am trecut şi peste aceasta datorită aceleiaşi rezistenţe pe care am do- bîndit-o prin îmbrăcămintea sumară în copilărie, vara şi iarna, prin sport şi prin instrucţia din şcoala militară. Cea mai mare durere pe care am suferit-o în timpul războiului avea să vină tot de acasă. în 1943, tata murea zdrobit nu atît de boală, eît de durerea că toţi cei patru fii ai săi, ofiţeri de artilerie, eram daţi dispăruţi. Ce-o fi fost în inima bietului om care se sfîrşea chinuit de gîndul că îşi pierduse tot ce avusese mai drag pe lume ? Am aflat de moartea lui, tîr- ziu, la Hron, în Cehoslovacia. Cînd am terminat şcoala de ofiţeri şi am luat prima soldă, i-am dat tatei jumătate din cît primisem. Eram foarte mîndru şi fericit. Nu s-a atins însă niciodată de aceşti bani. I-am găsit, după război, aranjaţi frumos între scoarţele unui carnet al său. Acesta a fost admirabilul meu părinte.

— Să revenim la metrou. Ce este el ?

— Nimic mai simplu : un tren electric care circulă prin- tr-un tunel subteran, legînd între ele diverse puncte vitale ale Capitalei.

— Tovarăşe general, îl întrerup, în timpul construcţiei am auzit tot felul de zvonuri descurajante la adresa temerarilor care au dat Bucureştiului această operă splendidă a ingeniozităţii lor. Ba că s-au surpat malurile şi au îngropat oameni de vii, ba că a pătruns apa prin pereţi şi a inundat lucrarea, şi cîte şi mai cîte. Să nu rîdeţi, dar mi-a ajuns la urechi chiar şi părerea, greu de calificat, că metroului i s-ar fi datorat însuşi... cutremurul.

— Le-am auzit şi noi, ne-am întristat, dar ne-am

văzut de-ale noastre. E bine să se ştie însă că n-am avut nici un acfcident colectiv, pentru că ele au fost prevenite printr-o organizare şi disciplină cu care ne mîndrim, nici o surpare importanta, nici o avarie de proporţii.

— .Un maistru îmi Spunea că, la început, cînd nu eraţi obişnuit cu şantierul, dumneavoastră „făceaţi caz“ chiar şi de o zgîrietură pe care ar fi suferit-o un muncitor, dar că aţi lăsat-o mai „moale“ cînd aţi văzut că este imposibil să eviţi cu totul micile accidente pe un şantier.

— Acel maistru să nu-şi facă o socoteală greşită. Nu numai că n-am lăsat-o „mai moale“, cum zice el, dar am devenit şi mai sever în această privinţă şi mai tare în convingerea că pot fi evitate chiar şi accidentele uşoare, dacă maiştrii, şefii de loturi, şefii de echipă îşi instruiesc bine oamenii, îi organizează bine şi asigură ordinea cuvenită în zona de lucru.

— Prin ce premiere mondiale se remarcă metropolitanul bucureştean ?

— Majoritatea celorlalte s-au construit cu ajutorul specialiştilor străini. Noi ne-am descurcat singuri, cum am putut, uneori bîjbîind, alteori greşind, dar învăţînd „din mers“ şi, în cele din urmă, izbutind întru totul. Nicăieri nu s-a lucrat într-un teren atît de greu — nisip şi apă — ca cel în care am lucrat şi lucrăm noi, dar nici într-un asemenea ritm : în mai puţin de patru ani, timp în care am fost serios perturbaţi de cutremurul din martie 1977, am dat în exploatare aproape zece kilometri de linie de metrou.

*

N-am avut ramuri industriale la nivel mondial, ne situam la începutul construcţiei socialiste printre ţările sortite parcă să rămînă pentru totdeauna generoase

furnizoare de materii prime şi nimic mai mult. Politica Partidului Comunist Român de industrializare socialistă, elaborată imediat după eliberare, cădea ca sămânţa bună într-un pămînt al făgăduinţei şi n-a întârziat să rodească, viguros şi îmbelşugat, spre admiraţia lumii. în numai trei decenii, România pătrundea în conştiinţa popoarelor ca ţara cu cel mai înalt ritm de dez voltare economică şi socială, animată, prin politica sa, de cele mai înălţătoare idealuri de pace, independenţă, colaborare şi dreptate pentru toţi oamenii, pentru toate naţiunile globului. N-am putut construi tractoare, am început această industrie cînd alţii aveau un avans de cincizeci de ani, dar astăzi sîntem între primii trei mari producători de pe piaţa mondială, lăsînd în urmă firme cu vechi tradiţii. Românii au fost printre primii care au extras şi folosit petrolul de care mustea pămîntul nostru, Bucureştiul a fost cel dintâi oraş din lume iluminat cu petrol, dar instalaţiile de extracţie le cumpăram de la alţii cu preţuri uriaşe. Astăzi, utilajul petrolier românesc se ridică la aceeaşi cotă de apreciere precum cel american şi sîntem pe locul doi, după S.U.A., în exportul instalaţiilor şi maşinilor pentru acest sector. N-aveam nici o hidrocentrală, dar în numai trei decenii am barat, pentru a le smulge energia, toate rîurile mari ale ţării, impunînd prestigiul şcolii hidrotehnice româneşti în toată Europa. Sînt doar trei sectoare în care am pornit de la zero şi am ajuns — prin vrednicia, talentul şi puterea de dăruire ale muncitorilor şi specialiştilor noştri, ei înşişi creaţie a socialismului, — acolo unde vor sta negreşit în viitor şi alte ramuri ale industriei româneşti : alături de cei mai buni de pretutindeni.

în construcţiile subterane sîntem, de asemenea, la început. Dar, iată, de la prima încercare am reuşit. Nu

uşor şi nu fără eforturi, dar am reuşit singuri, bazîndu-ne pe propriile noastre mijloace şi cunoştinţe. Metroul se află în funcţiune. Avem, aşadar, o nouă şcoală a ştiinţei şi tehnicii româneşti : şcoala construcţiilor subterane, complexe. Sigur, ea nu s-a dezvoltat pe un teren gol, n-ar fi fost posibilă fără o dezvoltată industrie a construcţiilor de maşini, fără o industrie minieră, electrotehnică, electronică, a materialelor de construcţii la parametrii cei mai moderni. în activitatea de cercetare şi proiectare, afectată metroului, au lucrat nouăsprezece institute şi peste cinci mii de specialişti în diverse domenii, din întreaga ţară, iar la realizarea materialelor necesare au concurat sute de mari întreprinderi. „Electropu- tere“ — Craiova a făcut motoarele electrice, Uzina „23 August“ din Capitală — scuturile pentru săpăturile în tunel închis, Uzina de vagoane din Arad a construit vagoanele metroului. Numai pentru fabricarea unor întrerupătoare rapide au cooperat trei fabrici mari. E şi firesc, pentru că, asemenea tuturor celorlalte mari edificii socialiste, înălţate în anii de după eliberare, şi metroul este opera întregului popor, a mii şi mii de bărbaţi şi femei, tineri şi vîrstnici, români, maghiari, germani şi de alte naţionalităţi, înfrăţiţi în desăvârşirea unei Românii prospere.

— Fără îndoială că după treizeci şi. opt de ani de mili- tărie şi la vîrsta pe care o aveaţi cînd aţi fost numit director vă gîndeaţi, ca orice om, mai degrabă la ieşirea la pensie. Ce sentiment aţi trăit, la această a doua chemare, ca să-i spun aşa, a destinului dumneavoastră profesional ?

— Sincer să fiu, m-am simţit măgulit de încrederea pe care o avea conducerea partidului în mine. Cine n-ar fi mîndru de aceasta ?

— Vă mai amintiţi ziua aceea ?

— Bineînţeles. Era 20 ianuarie 1975. Am păşit în cabinetul preşedintelui republicii cu emoţie firească, dar şi cu irezistibila curiozitate de a afla pentru ce am fost chemat. Comandantul suprem al armatei, tovarăşul Nicolae Ceauşescu mi-â spus simplu şi în cîteva cuvinte : „Ne-arn gîndit, tovarăşe general, că sînteţi omul potrivit...“. Am făcut ochii mari, dar mi-am asumat răspunderea şi am promis că voi prezenta în cel mai scurt timp propunerile pentru organizarea întreprinderii şi a şantierului. De atunci, l-am întîlnit foarte des pe secretarul general al partidului, de cele mai multe ori chiar aici pe şantier, unde venea frecvent pentru a ne ajuta să clarificăm complexitatea lucrării, pentru a ne sprijini în depăşirea greutăţilor* Amplasarea fiecărei staţii, ca să iau un singur exemplu, a fost stabilită la sugestia sa, după străbaterea cu pasul şi nu o singura dată — a întregului traseu, îuîndu-se în considerare toate argumentele prezente, dar şi cele viitoare,' în perspectiva dezvoltării Capitalei,

*-r v-a nţcăjit cel mai mult pe şantier

— ? Acest element fundamental al vieţii, care este apa. Ea devenise un vis urît pentru toţi constructorii. Ţîşncşte de unde nici nu te aştepţi, cu o presiune înspăimântătoare, punând în pericol lucrările, utilajele. Solul Bucureştiului e format din aluviuni ale Dunării pînă la cîteva sute de metri adîncime. Sapi şi nu dai deoît de nisip îmbibat cu apă. Foarte rar întâlneşti câte o lentilă de argilă. în zona de-a lungul Dîmboviţei pânzele freatice încep la trei metri adîncime şi coboară, suprapunîndu-se în mai multe „Dîmboviţe" etajate, pînă la treizeci şi cinci de metri. Cea mai mică dintre ele e cea pe care o vedem noi, curgând la suprafaţă. Am putea împodobi Capitala cu fîntîni arteziene, înalte cît blocurile. în condiţiile acestea nu s-a mai lucrat nicăieri pînă acum. Constructorii noştri au folosit tehnologii în premieră mondială. Pentru săpăturile cu scutul, ca să iau un singur exemplu, solul trebuie mai întîi îngheţat cu instalaţii speciale şi apoi. tăiat.

— Cum se împacă directorul general cu... generalul ?

— După atîţia ani de militărie, vă imaginaţi că mi-a in trat puternic în reflex modul de comportare milităresc. Ştiam însă de la bun început că trebuie să depun serioase eforturi pentru a mă schimba. în armată lucram cu ordine, aici cu dispoziţii, sarcini, sugestii, indicaţii sau mai ştiu eu cum să le zic, ceea ce e cu totul altceva. Uneori, mai greşeam şi mă adresam vreunui şef de şantier sau de lot : „Vă dau ordin să faceţi cutare lucru“. Să-i fi văzut ! Se uitau la mine cu o privire de oameni jigniţi. îmi dădeam seama îndată de încălcarea „democraţiei" şi reveneam : „Vă rog să faceţi aşa. La sfârşitul programului îmi raportaţi de îndeplinire: Adică, pardon, mă informaţi.“

Oamenii mă înţeleg şi-i înţeleg şi eu pe ei. Grija mea

cea mai mare este de a mi-i apropia sufleteşte. Cred că n-am jignit niciodată pe nimeni. Aspru, chiar dur, mai sînt, uneori, forţat de împrejurări, dar de jignit nu jignesc, pentru că eu îi respect şi-i stimez pe oameni, pe colaboratori. Nu-i bun acel conducător care îşi umileşte subalternii.

— Ştiţi ce părere au ei despre dumneavoastră ?

— Cred că nu prea rea. Altfel, colaborarea noastră n-ar fi dat rezultate atît de bune, zic eu.

— Care sînt constructorii pe care îi ţineţi cel mai aproape de inimă ?

— Am lîngă inimă mult prea mulţi pentru a-i aminti pe toţi. Unul dintre ei este chiar dumnealui. L-am mai amintit...

în birou intră un bărbat scund şi suplu. Să aibă în jur de cincizeci de ani. Cu faţa aspră, încărcată de soarele şi vînturile şantierelor, ochii căprui, părul castaniu cu uşoare reflexe argintii, pare mai degrabă un maistru sau muncitor care şi-a lăsat pentru cîteva clipe treaba, ca să-i facă o vizită directorului. Dar, nu ! Nu se poate. Intră neanunţat, cred că nici n-a bătut la uşă, se comportă degajat. îi zîmbeşte familiar directorului general de cum intră : „S-a făcut“, spune el mulţumit.

Voia să-l anunţe, probabil, că rezolvase o treabă dificilă. „Foarte bine“, îi răspunde directorul. „Mai ia loc puţin şi bea şi dumneata o cafea cu noi.“ „Mă iertaţi, n-am timp. Trebuie să fug la staţia Izvor. Vine primarul să vedem cum rezolvăm cu cele două familii...“

Omul se retrage discret, cum venise. Directorul îI petrece cu privirea luminoasă, în care se poate citi încîntarea şi preţuirea.

— Acesta-i inginerul Popa, directorul nostru adjunct, îmi spune după ce se închide uşa. în el nu-i un singur om. Sînt mai mulţi într-unul singur : specialistul, teoreticianul inegalabil, practicianul desăvîrşit,

organizatorul meticulos şi inspirat, adeptul înflăcărat al tehnicii şi tehnologiei de ultimă oră, vizionarul îndrăzneţ în construcţiile moderne. Poate exagerez — dar fără puţină exagerare nici ideea n-ar trăi — întrebîndu-mă cum s-ar fi construit metroul fără inginerul Popa ? Cînd undeva, nu-i ceva în ordine e chemat el ca să dea soluţia. Deseori, în situaţii critice nu pleacă zile şi nopţi de pe şantier pînă nu se convinge că totul e pus la punct, că totul va merge strună. La început am lucrat fără proiecte, doar după schiţele cu creionul, întocmite de inginerul Popa, la sugestiile tovarăşului Ceauşescu. Mergeam simultan cu proiectarea şi construcţia şi n-am dat greş deloc. Acum lucrurile stau altfel. Avem la proiectare un avans confortabil. Dar atunci, în vara anului 1975, făceam încă pionierat. Şeful statului vedea că nu avem în cap toată concepţia clară şi ne ajuta la fiecare pas în clarificarea celor mai mici detalii. Zilnic se informa de mersul lucrărilor şi ne spunea : „E bine aşa, mergeţi mai departe", sau, „Nu mi se pare a fi soluţia cea mai bună. Mai gîndiţi-vă". Acest mod apropiat de îndrumare ne-a dat un imbold extraordinar, iar inginerul Popa era cel mai solicitat în limpezirea problemelor tehnice.

(În pieptul lui nu bătea însă decît o singură inimă. Şi oricît de mare şi generoasă ar fi fost, obosise şi ea înainte de vreme. La 10 octombrie 1978, într-o clipă de răgaz după sosirea de pe şantier, inginerul Popa a scos maşina din garaj să plece cu soţia în oraş. în faţa casei, ea şi-a amintit că mai trebuie să-şi ia ceva din casă şi a coborît. N-a întir- ziat mai mult de zece minute. La întoarcere, soţul său parcă dormea cu capul pe volan. Cîte metrouri ar mai fi putut construi ?)

*

Cu un alt prilej, directorul general Constantinescu mi-

a povestit cum l-a cunoscut pe inginerul Ion Malcoci, şeful programului complex de cercetare şi construcţie a metrou lui, alt colaborator apropiat sufletului său.

— Era inginer-şef la I.T.B. I-am spus că va lucra cu mine la metrou, la care el a âvut o replică neaşteptată, pe care n-am înţeles-o deeît mult mai tîrziu.

„Eu am făcut liceul militar — mi-a spus el — dar n-am rămas în armată pentru că nici ei nu m-au vrut, nici eu n-am cerut.“

Ce puteam să cred ? Mi s-a părut că vrea să spună cam aşa : „Uite, oi fi dumneata general, dar eu sînt civil şi cu mine să te comporţi ca atare“.

După un an i-am cerut explicaţii. Răspunsul lui m-a uimit.

„Ştiţi, la început mi-a fost frică de dumneavoastră.“

„Cum frică ?“

„Da, îmi era teamă că nu mă veţi înţelege."

I-am dezminţit pe parcurs această temere, l-am înţeles şi-l înţeleg perfect. Dar marele specialist în probleme de automatizare material rulant, care este inginerul Malcoci, autorul moral al vagonului silenţios de tramvai, coautor al proiectului vagonului de metrou, omul fără de care noi n-am putea mişca un deget în domeniul cercetării din cadrul întreprinderii, este şi un mare timid. Iniţial, eu i-am luat sfiiciunea drept superficialitate, dar curînd aveam să descopăr că, dimpotrivă, este de o seriozitate şi profunzime rar întîlnite. Acum, dacă ar veni la mine şi mi-ar spune : „Am nevoie de mîna dumitale dreaptă“, i-aş zice : „Poftim ia-o“, atîta încredere am în caracterul şi capacitatea Iui.

în privinţa timidităţii este însă de nelecuit. Dacă rezistă zile şi nopţi în şir fără odihnă, la muncă, nu rezistă în schimb la prostia, încăpăţînarea şi îngîmfarea unor oameni, cu care, vrînd-nevrînd, se confruntă uneori. Atunci, vine la mine disperat, total dezarmat şi-mi spune : „îmi dau demisia“. Eu îmi închipui imediat despre ce poate fi vorba şi-i răspund calm : „Da-ţi-o ! Stai jos şi scrie...“ Se aşează şi scrie — am deja vreo cinci demisii de la el — dar îl întrerup după o clipă şi-i pun o întrebare, irezistibilă : „Ascultă, ce-ţi mai fac fetiţele ?“

îndată îl văd cum i se luminează chipul şi îi dezvăluie marea lui frumuseţe morală — de tată, încărcat de dragoste pentru odraslele lui, pentru familie. Pentru că două slăbiciuni — de ce le-om fi spunînd slăbiciuni, cînd de fapt e vorba de tării ? — îl domină sufleteşte şi spiritual : familia sa şi tehnica. Sînt doi poli între care pendulează existenţa lui de om şi creator.

Mi-a răspuns, ori nu, Petre Constantinescu Ia întrebare ? Mai degrabă nu ; oricum, nu complet. Adresîndu-i-o, i-am oferit doar pretextul de-a vorbi atît de mult despre inginerii Popa şi Malcoci. De aceea, am repetat-o :

— Care sînt colaboratorii care vă stau cel mai aproape de inimă ?

La drept vorbind, repetam o gafă. în anii petrecuţi pe şantierul metroului, pînă la terminarea primului tronson, generalul a lucrat cu mii de oameni — muncitori, maiştri, ingineri — a învăţat de la ei, au învăţat de la el, au trăit împreună bucuriile şi greutăţile, toate succesele şi dramele şi, negreşit, mulţi dintre aceştia stau la inima lui. Dar cum ar putea să-mi vorbească despre toţi sau cum ar putea să-i numească doar pe cîţiva pentru a-i lăsa la o

parte pe alţii ?
umblau tăcuţi şi gravi pe fundul mării

Iarnă grea în Bucureşti, în acest început de ianuarie 1979. Nămeţii au trecut de jumătate de metru, viscolul spulberă zăpada şi o îngrămădeşte lîngă zidurile oraşului. Pentru două zile au fost suspendate cursurile şcolilor şi ale facultăţilor. Maşinile şi tramvaiele s-au împotmolit la ieşirea din garaje şi depouri. Preşedintele Franţei era aşteptat într-o vizită la Bucureşti. Avionul prezidenţial s-a rotit vreo oră deasupra aeroportului Otopeni, dar n-a putut să aterizeze. Norii de zăpadă erau prea groşi, prea jos, viteza vîntului mult prea mare. Se întoarce la Paris. Vizita se amînă. „Se va abate şi pe la noi viscolul şi gerul care au făcut numeroase victime în Polonia, în Germania Federală, Austria, Ungaria, Danemarca ?“ — se întreabă oamenii. Meteorologii ne încurajează însă. Sîntem în afara direcţiei curentului polar.

Bine că de data aceasta n-au greşit.

Pe şantierul metroului se lucrează aproape normal. Din coloniile lor apropiate, muncitorii au răzbit destul de uşor pînă la punctele de lucru. în tunel şi în instalaţiile subterane de călători, ajunge din cînd în cînd câte o rafală de aer îngheţat şi, atunci, constructorii îşi amintesc poate de iernile petrecute de ei în munţi, pe şantierele hidroenergetice. Ierni straşnice, siberiene, pe lîngă care aceasta nu pare altceva decît o banală şi timidă răsfăţare a naturii.

E pauza de prînz. în cabina-birou a şefului de lot — lucrări subterane — suspendată pe buza staţiei de călători „Republica“, stau de vorbă cu inginerul Ion Stătulescu şi maistrul Ilie Petreanu. Vîntul zgîlţîie ferestrele şi fluiera prin crengile plopilor din apropiere, incit dacă nu s-ar vedea peste drum prin cernerea deasă a zăpezii coşurile uzinelor „23 August“ şi „Republicii“, ne-am putea imagina că «intern undeva în munţi, în împărăţia absolută a iernii.

Bem ceai fierbinte şi ne adîncim în rememorări. La un birou alăturat lucrează o tînără economistă pentru care nu există nici viscolul de afară, nici focul vioi din sobă, nici ceaiul aburind, nici noi, decît coloanele şi cifrele care însumează tonele de oţel-beton, şi ciment incorporate în zidurile tunelului. E absolventă proaspătă, fără exerciţiul unor astfel de evidenţe şi îi ghicesc pe chip marea trudă la care o supun cifrele şi rubricile ca nişte străduţe drepte, dar la fiecare pas întretăiate, ale unui oraş.

— Cine este, după părerea dumneavoastră, tovarăşe inginer Stătulescu, cel mai mare miner bucureştean, din toate timpurile ?

— Habar n-am. Nu mi-a trecut niciodată prin minte o asemenea întrebare.

— Eu cred că dumneavoastră sînteţi acela.

Cei doi se aştern pe rîs.

— I-auziţi, tovarăşe inginer ! înseamnă că sînteţi, totuşi, cineva în Bucureşti, îl tachinează maistrul Petreanu.

— Cred că nici nu exagerez prea mult. N-am mai cunoscut alt miner, bucureştean dintotdeauna, cu o contribuţie atît de însemnată la dezvoltarea tehnicii miniere. Dacă a existat pînă acum altul, oricum l-aţi depăşit spectaculos prin ceea ce aţi făcut în sectorul miner „Republica“. Vă întreb : v-aţi imaginat vreodată, în anii de facultate la Institutul de mine din Petroşani, în anii de muncă în Valea Jiului, sau la Motru, sau chiar în timpul cît aţi lucrat la Institutul de cercetări miniere din Capitală, că va veni o zi în care veţi face minerit în Bucureşti ? Ştiu ce răspuns aşteptaţi. Că, într-adevăr, nu mi-am imaginat aşa ceva. Ei bine, trebuie să vă dezamăgesc în privinţa aceasta. Cu mult timp înainte de-a deveni specialist în minerit, pe cînd eram elev la liceul „Aurel Vlaicu“, vorbeam între noi, adolescenţii, despre viitorul metrou, despre metroul la care lucrăm acum. Aceasta se petrecea prin anii 1952—1965 cînd începuse să se vehiculeze ideea metroului în Bucureşti, idee pe atunci tot atît de hazardată ca şi ideea Canalului Dunăre-Marea Neagră. De netăgăduit, ţara nu avea atunci, oricîte sacrificii ar fi făcut, posibilitatea tehnică şi materială de-a duce la bun sfîrşit lucrări de asemenea amploare. Visătorii îndrăzneţi nu lipseau şi nu lipsesc deloc la noi. Ştiam că, într-o bună zi, şi metroul şi canalul vor deveni realităţi. Iată această zi. O trăim acum. Deci, vă întreb la rîndul meu, de ce nu mi-aş fi putut închipui că, îmbrăţişînd cariera minerească, voi face cîndva minerit în Bucureşti ? Drept să vă spun, eram sigur că voi lucra la construcţia metroului.

— Totuşi, nu pentru aceasta şi nu cu acest gînd aţi urmat Institutul de mine.

— Cu siguranţă, nu. Nici n-aş putea fixa în timp şi în memorie momentul în care m-am hotărît spre acest destin. Cred că amănuntul nici nu mai are importanţă. M-

a pasionat însă, încă de pe cînd lucram ca tehnician la Institutul de prospecţiuni geologice şi geofizice, înainte de facultate, tehnica susţinerilor şi armăturilor în subteran. Tocmai de aceea, după absolvirea facultăţii, am început să lucrez în sectorul susţinerii miniere din Institutul de cercetări cu acest profil.

— Din cîte am aflat, sînteţi în acest domeniu autorul mai multor idei originale care se bucură în continuare de aprecierile cuvenite.

— V-am spus că mă pasionează armăturile subterane. Şi acolo unde apare pasiunea, apare şi creaţia. Copacul norocului nu creşte decît în ograda bunului gospodar. Vreau să spun că pasiunea pentru anumite îndeletniciri te pune pe muncă, pe cercetare, iar munca şi cercetarea te conduc, pe nesimţite, spre idei noi, spre inovaţie. Pe mine m-a preocupat punerea la punct a unui sistem mai economic şi mai sigur de armare în abatajele din bazinul carbonifer Valea Jiului. După căutările şi experimentările peste care nu se poate trece, am conceput, proiectat îşi apoi am aplicat pentru prima dată la noi „tavanul artificial, din plasă de sîrmă în abatajele frontale“, care însemna pe vremea aceea o creştere serioasă a productivităţii muncii, pentru că întinderea şi fixarea plasei de sîrmă, celelalte operaţiuni se fac incomparabil mai repede şi mai uşor decît armarea cu lemn. E vorba apoi de mari economii de material lemnos, care se ştie cît este de scump. O altă lucrare importantă din tinereţe...

— La patruzeci de ani, vorbiţi despre tinereţe ca despre o vreme demult apusă ?

— Mă refer la prima tinereţe. Acum o trăiesc pe cea de a doua, dacă e să ţinem seama de găselniţele filozofice ale celor care vor să se amăgească. Ziceam, aşadar, de o altă lucrare, cu titlu de cercetare, şi anume

susţinerea metalică cu stîlpi recuperabili, repede generalizată în toate exploatările carbonifere. în sfîrşit, cea de a treia inovaţie consta în conceperea şi perfecţionarea unor elemente de susţinere metalice, recuperabile, pentru armarea suitorilor. Am făcut, de asemenea, parte dintr-un colectiv care a elaborat pentru prima dată în ţară tehnologia susţinerii mecanizate în minele de cărbuni din bazinul Motru, cu extindere ulterioară în celelalte bazine. Nu vreau să omit o altă inovaţie la care ţin foarte mult, deoarece ea se referă la securitatea muncii în subteran : e vorba de conceperea unor „opritori metalici pentru evitarea desprinderii blocurilor din pereţii lucrărilor subterane“ şi datorită căreia, acolo unde se folosesc, au fost definitiv înlăturate pericolele de această natură.

Dintr-un dulap, inginerul Stătulescu scoate apoi un vraf de reviste de specialitate. îmi arată zeci de articole şi studii semnate de el, toate avînd ca temă tehnica şi tehnologia lucrărilor miniere şi care îşi propun popularizarea şi generalizarea celor mai noi şi mai eficiente descoperiri în acest sector.

Viscolul nu conteneşte, izbeşte cu putere uşile care abia se întredeschid la barăcile vecine, o tablă smulsă de pe un acoperiş zboară dusă de vînt peste bulevardul Muncii ca o cioară împuşcată, cu aripile răvăşite. Tînăra economistă nu mai e în birou, nici n-am observat cînd a plecat, probabil şi-a terminat orînduirea cifrelor pe rubrici şi casete şi acum a plecat în subteran, în frontul de lucru, pentru cine ştie ce clarificare pe concret a datelor scriptice.

— Va să zică, aţi venit cu ceva „zestre“ de experienţă pe şantierul metroului, constată maistrul Petreanu, numai că aici totul a fost altfel. Aici am luat-o de la capăt şi cu învăţătura, şi cu experienţa.

— Aşa este, cu cît ştii însă mai mult, cu atît înveţi şi te deprinzi mai uşor cu o tehnică nouă, cu condiţiile noi, îl aprobă inginerul. în iarna lui '76 am fost trimis în acest loc să încep lucrarea. Era oîmp gol, plin de gropi şi mărăcini. Cei mai mulţi dintre oamenii care mi-au fost repartizaţi erau necalificaţi, străini de lucrările miniere. în timp ce nivelam terenul, făceam măsurători şi săpam, zeci de tineri se calificau sub îndrumarea cîtorva maiştri sufletişti. începutul este întotdeauna greu şi rareori plăcut. Am făcut toată organizarea de şantier, am săpat primele puţuri, am lansat în subteran primele subansamble ale scutului cu care urma să se sape tunelul, în aşteptarea clipei în care o să trecem la ceea ce ne este nouă minerilor mai drag : lucrările în adîncul pămîntului. Dar cînd toate pregătirile au fost încheiate, au venit alţii să ducă lucrarea mai departe. Ce era să facem ? Am ripostat că se cuvine ca noi şi nu altcineva să sape tunelul, dar n-am găsit înţelegere. Ni s-a răspuns că lotul nostru a căpătat deja experienţă în lucrările de suprafaţă şi va trebui să rămînem deocamdată la această nouă „specializare". Maiştrii mei, Dumitru Panaitescu şi nea Ilie Petreanu, mi-au zis : „Lăsaţi, tovarăşe inginer, că ne vine şi nouă rîndul !". Ne-am resemnat. Am dat luciu platformei de beton — aşa-zisa şa de lansare — pe care abia o turnasem şi pe care urma să se monteze scutul, am desenat pe perete conturul tunelului şi am scris cu litere mari urarea noastră minerească: „Noroc bun !" Era în martie 1977. A venit o echipă de la punctul de lucru „Titan", s-a contopit cu brigada lui Dumitru Galeş şi a început săparea tunelului.

— „Noi ce vom face ?" — am întrebat la conducerea întreprinderii.

— „Staţia de călători", ni s-a răspuns.

— „Bine, dar aceasta e treabă de constructori, nu

de mineri“, am replicat eu.

— „Oricum, o să vă descurcaţi.“

Mi s-a închis gura. Sigur că ne descurcăm, dar aveam şi noi orgoliul nostru profesional. Orice comentarii erau însă inutile. Ştiam că uneori se mai întîmplă şi aşa. Cei dintîi care vin înfruntă greul ; cei care vin după ei îi critică, le găsesc toate cusururile ; pe urmă, cînd greul a trecut, vin cei care primesc răsplata. Dar, logic vorbind, conducerea trustului avea dreptate. Ne familiarizaserăm cu lucrările de suprafaţă şi dădeam mai bune rezultate decît alţii care trebuiau să repete ceea ce făcuserăm noi, să bîjbîie cum bîjbîi- serăm şi noi în căutarea soluţiilor optime. Am trecut de îndată, cu întregul lot, la construcţia staţiei „Republica". Am săpat şi turnat pereţii mulaţi, aducînd-o pînă în stadiul de excavaţii. Cînd au sosit excavatoriştii, lotului nostru i s-a dat, în sfîrşit, satisfacţie: preluam săparea tunelului spre staţia „Morarilor“.

— Oare este „istoria“ scutului românesc ?

— Să lămurim, întîi, ce este un scut. E vorba de o maşină complexă care sapă tunele, evacuează materialul excavat şi armează, înlocuind munca a zeci de oameni. Proiectarea lui s-a făcut de către un colectiv condus de inginerul Carol Dumitrescu de la Institutul de proiectări căi ferate, iar execuţia la Uzina „23 August“ din Capitală. Nu trebuie uitat că oameni ai şantierului, între care maistrul Gheorghe Meceşan şi inginerul Dorel Ianus, au participat la fabricarea scutului, alături de cadrele uzinei, de la debitarea tablei şi pînă la coborîrea şi montarea lui în subteran.

— Cine i-a învăţat pe mineri să lucreze cu această minunată maşină păşitoare pe sub pămînt ?

— Mai întîi, am învăţat noi înşine, mă refer la cadrele tehnice, încă în momentul cînd scutul prototip se afla pe bancul de probe în uzină. Cînd l-am coborât în

subteran, eram cu lecţia bine învăţată. La rîndul nostru, i-am învăţat pe mecanici, formînd o echipă de mineri specializaţi în mî- nuirea şi întreţinerea scuturilor. Noi realizam cu el 1—1,5 metri de tunel pe zi, iar „elevii“ noştri au ajuns la 5—6 metri. Nici în ţările cu tradiţie nu se merge cu o viteză mai mare.

Luna mai 1977. Moment unic pe şantierul metroului. La punctul de lucru „Republica“ au sosit cadre din conducerea întreprinderii, specialişti şi muncitori de la uzina vecină „23 August“, o mulţime de constructori. Se pregătea parcă lansarea unei nave cosmice. De fapt avea să aibă loc, în- tr-adevăr, o lansare. Dar nu spre cosmos, ci în sens invers, spre adîncul pămîntului. Nu a unei nave, ci a minunatei maşini de săpat şi armat tunele, numită scut semimecanizat, creaţie îndrăzneaţă a specialiştilor şi muncitorilor noştri. Aducerea lui din import ar fi costat extrem de mult.

Macaralele de mare capacitate stau pregătite. Lansarea este dirijată de oameni de meserie de la ICSIM. Se dă comanda. Ca nişte undiţe uriaşe cîrligele macaralelor agaţă subansamblele de multe tone şi le poartă pe deasupra şantierului spre puţul de coborîre. Apoi le depun uşor pe platforma subterană, anume pregătită. Jos sînt preluate de echipa de montare. Asamblarea începe imediat. Abia după trei săp- tămîni de muncă continuă, pe schimburi, avea să se încheie lansarea şi montarea scutului. Nerăbdarea minerilor de-a începe săparea cu ciudata maşină a luat sfîrşit. Ea era în mîi- nile lor, era pe mîini bune.

— Al doilea scut ne-am propus să-l coborîmnoi înşine în subteran, adică să nu mai chemămspecialişti de la ICSIM,

pentru că tot fuseserăm dotaţi ulterior cu o macara — îşi aminteşte maistrul Petreanu. Era în august 1977. L-am

montat cu forţe proprii. N-am văzut niciodată atîta tragere de inimă la o mînă de oameni, atîta dorinţă de a face o treaba aparent peste puterile noastre. Dar numai cine nu-i cunoaşte pe maistrul Meceşan, pe inginerii Ianuş şi Iliescu (din sectorul „Titan"), pe mecanicul Ion Coman, pe maiştrii Ion Popescu, Ion Stratan, Mihai Tujan, Victor Teodorescu sau pe minerii Augustin Duncă, Ion Vultur, Teodor Grama, pe sudorii Iosif Creţan şi Ion Marcu, ar fi crezut că nu ne stă în putinţă să ducem la bun sfîrşit lansarea şi montarea scutului în subteran. Fiecare dintre aceşti şantierişti şi mulţi alţii au uitat de casă, de masă, de somn, au muncit neîntrerupt zece, douăsprezece ore pe zi sau pe noapte, cînd le cădea schimbul, pentru ca totul să fie gata la timp. îmi aduc aminte de inginerul şef cu mecanizarea, inginerul Nicolae Mîndreanu, de maistrul mecanic Nicolae Apostol sau de mulţi alţii, care nu ieşeau de dimineaţa pînă seara din subteran, lucrînd cot la cot cu mecanicii, mînuind vinciurile, piesele improvizate, celelalte scule cu uşurinţa şi dexteritatea celor mai buni meseriaşi. După două săptămîni, cel de-al doilea scut era montat şi probele încheiate. Oamenilor noştri le-a fost necesar pentru aceasta, cu o săptămînă mai puţin decît specialiştilor de la ICSIM.

— Dar şi minerii au lucrat minunat, intervine inginerul Stătulescu. Ei au pregătit faza premergătoare lansării scutului, adică săparea puţului şi turnarea radierului din beton. Puţul a fost gata în jumătate din timpul afectat, iar turnarea radierului s-a făcut în patru zile şi patru nopţi, spre deosebire de alte dăţi cînd altor echipe le trebuia o lună de zile. Sufletul acestor lucrări au fost şi de data aceasta maistrul miner Dumitru Galeş,

şeful de echipă Vasile Goia, venit din Valea Jiului, inginerul Dumitru Enache, pe atunci şef de şantier, fraţii Gheorghe şi Mircea Horodincă, care nu se clinteau din tunel pînă nu terminau ce aveau de făcut.

— în privinţa aceasta, dumneavoastră aţi fost în situaţii mai critice ca ei, intervine maistrul Petreanu. Aţi uitat dimineaţa aceea în care aţi ieşit din subteran după ce terminaserăţi săparea puţului şi v-aţi prăbuşit la pămînt ? Eraţi după patru zile şi patru nopţi de „dormit“ îa picioare, jos, în adîncul pămîntului. Y-au lăsat puterile, dar numai după ce aţi încheiat lucrarea. Dacă nu mă înşel, chiar inginerul Enache v-a dus cu maşina, repede, acasă, pentru că aveaţi, în sfîrşit, şi dumneavoastră, ca şi toţi ceilalţi, nevoie de odihnă.

— Trebuia să ne grăbim pentru că scutul era terminat şi urma să fie pus în funcţiune. De aceea, amînam mereu odihna pentru mai tîrziu. Ea n-avea să vină, totuşi, prea curînd.

Coborîm să vedem cum se lucrează cu scutul semimeeanî- zat. Din staţia subterană „Titan“, apucăm pe galeria din dreapta. Paralel cu ea, la cîţiva metri în stînga, se taie galeria pentru sens invers.

— N-ar putea fi un singur tunel cu două linii de metrou, în ambele sensuri ?

— Cum să nu ? Dar diametrul tunelului ar trebui să fie atît de mare încît la condiţiile solului nostru de slabă rezistenţă, n-ar fi economic.

Ne apropiem de frontul de lucru. Reflectoarele dispuse din loc în loc ne luminează drumul.

— Cum reuşesc minerii să urmeze, cu exactitate de centimetri, direcţia de minare a tunelului ?

— Destul de simplu. Se ghidează după măsurătorile to- pometriştilor. Dacă aceştia ar săvîrşi o

eroare oricît de mică, galeria n-ar mai ieşi unde trebuie. Vă daţi seama ce catastrofă ar fi. Toată lucrarea s-ar reface, de-acolo de unde s-a greşit măsurătoarea. Din fericire, n-am avut pînă acum asemenea surprize. Dar, iată-l pe şeful topometriştilor.

Ne apăruse în cale un bărbat înalt, cu părul blond spre argintiu, ieşindu-i de sub casca de protecţie. Privirea ochilor de un albastru intens pare puţin încruntată. Facem prezentările.

— Inginer Romulus Fornoga, se recomandă el.

— Aveţi ceva pe suflet, observă inginerul Stătulescu.

— Aşa-i. M-a necăjit rău un om. Mi-e necaz însă pe mine, mai mult decît pe el, pentru că m-am lăsat înşelat de vorbe mieroase. N-am pătruns cum ar fi trebuit în caracterul lui.

Aflăm povestea minerului cu pricina. A venit din Valea Jiului :

— „Aş vrea să-mi înscriu şi eu numele în cartea de onoare a constructorilor metroului. Ştiu meserie cît trei, am putere cît şapte, vă rog să mă repartizaţi la cel mai greu loc de muncă. Să le arăt la toţi ce înseamnă un miner cu experienţa Văii Jiului".

Cam aşa i-a vorbit inginerului Romulus Fornoga, şeful serviciului topometrie şi secretar al comitetului de partid pe întreprindere. Omul era chipeş, spilcuit şi nu lipsit de isteţime. I s-a dat crezare. A fost încadrat nu la cel mai greu loc de muncă, ci la unul obişnuit. La prima adunare generală a organizaţiei de partid a luat şi el cuvîntul. Nu la început, ci mai la urmă ca să nu pară că e lipsit de modestie. A vorbit frumos, cumpătat, mai mult despre impresiile de început pe şantier, apoi cu abilitate oratorică a întors-o spre aspectele critice pe care le-a constatat „în puţinele zile“ de cînd făcea parte din „acest imens

colectiv“. îşi îngăduie şi cîteva propuneri pentru „mai buna organizare a muncii“ în sectorul lor. Propuneri destul de bune, acceptate. Gomuniştii l-au adoptat fără rezervă, ca pe un om integru. I-a cîştigat pe toţi, încă de la prima întîlnire, de la prima luare de cuvînt.

— „E serios şi bine pregătit...“

— „Ştie ce vrea, asta e...“

— „Şcoala Văii Jiului înseamnă ceva...“

Cam aşa vorbeau, între ei, cei care îl ascultau.

— „Ar fi bun de şef de echipă“, îşi dăduseră unii cu părerea.

A fost numit şef de echipă. După patru luni de muncă, s-a prezentat la şeful şantierului. L-a convins ică lui de fapt i s-ar cuveni o încadrare superioară.

— „Merită — îşi spuneau ortacii. A obţinut rezultate bune. Se vede că ştie meserie“.

După cîtva timp au avut loc alegeri într-o organizaţie de partid nou constituită.

—• „Cine ar fi cel mai bun în birou“ ?

— „Păi, cine altul decît omul nostru chipeş şi bun orator, cu şcoala şi experienţa minerească“, şi-au dat alţii cu părerea.

A fost ales. N-a lăsat să treacă prea multe zile de la eveniment. S-a prezentat la comitetul de partid.

— „Aş vrea să fiu mutat dincolo..., îi spunea el secretarului, pentru că am o idee tehnică pe care numai acolo o voi putea aplica".

în realitate, dumnealui voia un loc mai călduţ, după cum s-a dovedit mai tîrziu. Peste cîteva zile a bătut iarăşi la uşa comitetului de partid.

— „Ştiţi, am nevastă şi doi copii, aş vrea să-i aduc aici. Vă rog, dacă s-ar putea, să mi se dea un apartament corespunzător.“

I s-a dat destul de repede, înaintea altora care ar fi

avut prioritate. Nici nu se mai interesa nimeni de comportarea lui la locul de muncă, nici nu se aflase la timp că trage chiulul, lipseşte, vine uneori beat la muncă. Acum, ce să vezi ? — îmi explică inginerul Fornoga tulburarea de pe chip. Vine acest neruşinat la mine şi-mi spune că are nevoie de o garsonieră.

— „Ai primit, din cîte ştiu, un apartament foarte bun“, îi zic eu.

— „Da, dar stă familia în el. Mie îmi trebuie o garsonieră unde să stau cu soţia de a doua, pentru că m-am despărţit de prima“, zice.

— „Cum, te-ai despărţit ? Cînd te-ai despărţit ?“ — îl întreb.

— „Păi, m-am despărţit şi gata. Mi-am luat săptămîna trecută alta. Stăm cu mamă-sa, dar vreau să am căminul meu“.

Parcă m-a pocnit cu o piatră în cap. Auzi ? Omul nostru, pe care l-am scărpinat între coarne vreme de cîteva luni, şi-a lăsat nevasta cu doi copii şi şi-a luat alta. O pierde-vară cu vreo douăzeci de ani mai tînără ca el, care, ce şi-o fi zis ? „Poate pun mîna pe o garsonieră“. Mi-a venit să-l iau de guler şi să-l azvîrl afară din galerie. Cum dracu ne-am lăsat cu toţii îmbrobodiţi de un asemenea şmecher ? Ăstuia nu-i arde de muncă cum nu-mi arde mie să fac acum o baie în Dîmboviţa îngheţată. Dar şi noi sîntem grozavi. Ştim, teoretic, foarte bine că nu trebuie să ne uităm în gura omului, ci în sufletul lui, să nu ne uităm la haina omu- iui, ci în adîncul ochilor lui, dar în viaţa de fiecare zi uităm uşor aceasta înţelepciune.

îl lăsăm pe şeful topometriştilor să-şi descarce nervii, apoi îi spunem că vrem să vedem scutul în acţiune. Ne însoţeşte. După vreo cincizeci de paşi ajungem.

Mă aşteptam să aud zgomotul motoarelor, dar în galerie e linişte. Scutul este un mastodont de oţel cu

motoare silenţioase, de fapt o uzină în miniatură care face operaţiunile de tăiere şi armare, adică munca a două echipe de mineri. E ora la care se schimbă mecanicii. De faţă sînt Ion Mihai, venit de la Uzina de cinescoape, Ion Popescu, Traian Mari- nău, Cornel Zăinescu, tehnicianul Gheorghe Chelu.

— Ei îl conduc, ei îl întreţin, ei confecţionează chiar şi unele piese de schimb, îi laudă inginerul Stătulescu. Ţin la acest utilaj ca la propria lor maşină. Merge ca un ceasornic, de cînd l-am pus în funcţiune. Nici o defecţiune, nici o staţionare. Şi asta numai datorită, cum spuneam, minerilor care îl au în primire.

Caut cu privirea volanul de la care mecanicul conduce utilajul. Dar scutul funcţionează pe alte principii. Mecanicul stă la un pupitru de comandă, dirijîndu-l prin jocul preselor. Tunelul tocmai face o curbă.

— „Presele l-20“, aud o comandă...

Sîntem exact sub bulevardul Leontin Sălăjan. Deasupra noastră gonesc maşinile.

— „A'm înţeles ! Presele l-20“, îi răspunde mecanicul de la pupitru.

Inginerul Stătulescu mă face să înţeleg.

-— Cel care a dat comanda este topometristul. îl cheamă Nicolae Berbeli. Unul dintre cei mai buni şi mai vechi de pe şantier. El i-a învăţat pe mecanici dirijarea preselor. La indicaţia lui, mecanicul acţionează presele respective. Ele pătrund în stratul de pămînt cu o presiune uriaşă, cu care îl dislocă. Apoi, minerii cu lopeţile îl aruncă pe benzile transportoare. La capătul acestor benzi sînt vagoneţii, în care se încarcă materialul excavat.

LTrcăm pe „puntea“ mastodontului. Pipăi solul prin care se deschide tunelul. Nu-mi vine să cred. E un nisip atît de fin încît mi se pare că ţin în pumni sare fină. Tunelul se sapă printr-un deşert de nisip. îmi străfulgeră

prin minte întrebarea dacă nu cumva, cu mii sau milioane de ani în urmă, cîmpia Bărăganului şi a Bumasului n-au fost un deşert sterp peste care erele au aşternut stratul de sol vegetal. Dar nu. Pe acest loc a fost o mare, spun specialiştii,, iar noi umblăm acum, tăcuţi şi gravi, pe fundul acelei mări demult secate şi-l răscolim după voia şi fantezia noastră, în această paşnică răscolire, deseori, constructorii se mai în- tîlnesc cu marea aceea, pentru că apele ei n-au pierit cu de*- săvîrşire. O parte s-a evaporat şi s-a lăsat purtată odată cu norii peste întinderea globului, iar ce a mai rămas s-a ascuns în straturile inferioare ale albiei sale de nisip. Cînd sondele sau buldozerele o tulbură din liniştea ei împietrită, se mînie şi răbufneşte vulcanic spre spaţiile libere. Atunci constructorii nu o iubesc, ea devine duşmanul lor şi o blestemă ca pe o nenorocire.

— Nu-i solul peste tot aşa, îmi temperează mirarea un tînăr miner.

E Dumitru Ciobanu, şef de echipă, venit aici ca atîţia alţii, după ucenicia pe Argeş şi pe Lotru.

— Uneori dăm peste bolovăniş, alteori peste argilă, pe care o străpungem tu pikhamerele, dar nisipul, saturat de apă, predomină. Pentru a-l putea tăia, uneori îl îngheţăm mai înainte cu instalaţii speciale, dar se pare că totuşi metoda epuismentului, adică a evacuării noroiului, e mai rentabilă la condiţiile noastre şi mergem mai mult pe aceasta soluţie.

Scutul înaintează încet dar ritmic. La intervale exacte, o macara din interiorul lui ridică cîte un bolţar din beton armat şi-l fixează, prin îmbucare în coadă de rîndunică, alături de ultimul inel. Armarea se face din mers. Mai mulţi bolţari încheie un inel pe diametrul tunelului.

— De ce îi spuneţi „scut semimecanizat“ ?

— Pentru că nu-i mecanizat decît pe jumătate.

Adică, reia mecanicul, prese'e lui pătrund în sol, dar de tăiat şi încărcat îl taie şi-l încarcă minerii. Ne veţi întreba : „De ce nu l-aţi făcut mecanizat ?“ „Uite de ce. Pentru că în solul afinat, cum e acesta, da rezultate mai bune scutul semimecanizat, deoarece menţine în frontul de lucru o presiune constantă. Vreau să zic că prin menţinerea acestei presiuni constante, pe care scuturile mecanizate nu o' pot păstra, se evită tasările şi chiar prăbuşirile de teren.“

Inginerul şef al şantierului, Dorel Ianuş, cel despre care, cînd vorbesc, constructorilor li se luminează faţa, ţine să-mi facă o scurtă prezentare a existenţei scuturilor pe şantierele noastre.

— încă prin 1963 profesorul universitar, specialist în hidraulică, Veceslav Harnaş, mare iubitor de albine — după cum ştiţi este preşedintele Apimondiei, o mîndrie pentru ţara noastră — a construit un scut mecanizat cu care s-au săpat mulţi kilometri de canale în Capitală. Acest scut al profesorului Harnaş ne-a trezit interesul pentru folosirea lui în lucrările subterane, adică i-am văzut avantajele. Trei ani mai tîrziu am importat din Anglia primele scuturi. Ele ne-au stîrnit şi mai mult ambiţia de a face şi noi asemenea utilaje. Unii se îndoiau că reuşim şi erau de părere să mergem în continuare pe importuri. Dar îndrăzneţii nu ne-au Kpsit nici de data aceasta, şi n-au lipsit nici cei care le-au dat îndrăzneţilor aripi, încurajîndu-i şi sprijinindu-i. După ce am reuşit, cine erau cei care îşi căutau merite false, cine erau cei care încercau să iasă în faţă ? Chiar aceia care ne descurajaseră la început. „Pai, nu vă spuneam noi că se poate ?“, cutezau s-o întoarcă. E bine, e omeneşte să-i dai omului, dacă poţi, aripi să zboare, iar dacă nu poţi, măcar nu i le reteza şi cele pe carc le are. Rămîn la convingerea că dacă secretarul general al partidului nu s-ar fi îngrijit

cu atîta osteneală de bunul mers al treburilor pe şantier, dacă nu ne-ar fi insuflat atîta încredere în puterile şi capacitatea noastră, metroul nu s-ar fi construit atît de lesne şi într-un ritm atît de rapid. Scutul este şi el un rezultat al acestui imbold. Primul a ieşit din fabricaţie în 1977 pentru ca acum, la începutul lui '79, să avem pe şantierul metroului şase scuturi semimecanizate. Spectaculozitatea lor constă — spre lauda celor care le-au creat — tocmai în simplitatea constructivă şi eficienţa lor în frontul de lucru.

Urcăm scările improvizate spre suprafaţă. Dintr-un radioreceptor portabil, aflat prin apropiere, răzbeşte pînă la noi vocea crainicului. Vorbeşte despre constructorii oraşului Zim- nicea. Maistrul Ilie Petreanu devine atent.

— Bătrînul meu oraş reîntinereşte. După cutremur am crezut că va deveni un loc pustiu. Acum e mai plin de viaţă ca orieînd.

— Bine, nea Ilie, dumneata eşti zimnican, ţi-ai petrecut copilăria şi tinereţea acolo — i se adresează, glumind, inginerul Stătulescu — eşti legat sufleteşte, va să zică, de acest oraş şi, totuşi, cînd ai auzit că s-a hotărît reconstrucţia lui n-ai alergat acolo să pui umărul. Aşa, măcar, din patriotism, local.

Maistrul Petrean îi înţelege gluma şi-i răspunde pe aceeaşi strună.

— Mi-e plină inima de acest „patriotism local“, tovarăşe inginer, aş fi vrut să fiu printre constructorii noului oraş, dar din cîte ştiu nu de mineri este nevoie acolo. Pe de altă parte, mi-am dat seama că n-o să vă puteţi descurca aici fără mine...

Rîd amîndoi de acest schimb de replici, retrăind poate în intimitatea lor lungile zile şi lungile nopţi petrecute împreună pe şantier, «prijinindu-se unul de celălalt, în momentele în care puterile începeau sâ-i părăsească, insuflîndu-şi unul altuia curaj şi încredere, pecetluind camaraderia a cărei frumuseţe adevărată nimeni n-o cunoaşte atît de bine ca minerii şi constructorii.

— Cînd v-a fost cel mai greu, tovarăşe maistru Petreanu ? Nu-mi răspunde dintr-o dată. Păşim mai departe, ocolind bălţile şantierului şi-i aştept răspunsul. îl simt cău- lînd în jurnalul nescris, de inimă, răsfoindu-I filă cu filă. Iată-l încă în timpul războiului, tînăr miner la Exploatarea minieră Şotînga.

O viaţă de om petrecută în abatajele cu cărbune, pînă în 1973 oînd a fost trimis pe Lotru.

— Gred că acolo mi-a fost cel mai greu, încearcă el în scotocirea gîndurilor amintirile care nu se uită. Negreşit că da. îmi era teamă de viiturile mari de apă. Furtunile si ploile ne distrugeau căile de acces, ne izolau complet. Zile la rind nu puteam fi aprovizionaţi cu alimente proaspete. Mîncam atunci conserve şi pîine uscată. Sub munte lucrurile mergeau mai bine ca afară. Am săpat galeria „Bistricioara“ spre Horezu, pe sub muntele Petriman, într-un timp record. Eram ajutor de şef de lot. A fost un mare succes. După un succes ca acela, uiţi toate necazurile de mai înainte. Nici nu ţi le mai aduci aminte. După aceea, în 1976, am venit la metrou... Ba nu. Aici mi-a fost cel mai greu, reia după aceea. Aici, pentru că totul era nou pentru mine ca miner : pereţii mulaţi, sistemul de excavare, siguranţa în montarea inelelor, înaintarea cu scutul semimecanizat. Momentul cel mai dificil a fost montarea blocstaturilor, adică şinele pe care alunecă scutul pînă intră în masiv. N-am mai făcut aşa ceva. Ele trebuiau fixate în beton armat pe aliniamentul

strict al tunelului. O abatere de cîţiva milimetri ar fi condus Ia abaterea tunelului de la direcţia stabilită. Ne-au trecut toate năduşelile de emoţie pînă ce măsurătorile finale ne-au confirmat că am scos aliniamentul perfect. După această primă experienţă puteam monta blocstaturile cu ochii închişi.

— Sînt de aceeaşi părere, nea Ilie, îl tachinează prieteneşte inginerul Stătulescu. Dar, ia povesteşte dumneata întîmplarea aia cu automalaxorul care era să se răstoarne în calea trenului.

Maistrul Petreanu prinde culoare în obraji.

...în apropierea liniei ferate care leagă Capitala de Olteniţa se construieşte o cantină. Cîteva echipe tocmai toarnă fundaţia care merge paralel cu linia ferată. A sosit automalaxorul încărcat cu beton. începe turnarea. în clipa aceea, pămîntul, îmbibat cu apa ploilor, care căzuseră vreme de o săptămînă, cedează, automalaxorul începe să se încline spre linia ferată. Roţile se cufundă în terenul desfundat. Răsturnarea nu mai poate fi oprită. Dar maşina se opreşte singură, în poziţia înclinată. Roţile au ajuns la teren solid. Maistrul Petreanu, ceilalţi constructori ştiu că trebuie să sosească tre‘ nul de Olteniţa. Atunci, vibraţiile din sol, provocate de viteza trenului, vor provoca, oricum, răsturnarea.

Betonul nu mai poate fi evacuat în această poziţie. Automalaxorul s-a oprit. Mult sînge rece îi trebuie maistrului Petreanu în această împrejurare. Dar bine că nu-i lipseşte.

⋆

— Nu aveam cu ce s-o redresăm — povesteşte el — pentru că, încărcată, maşina are peste zece tone. Am luat

două buldozere cu cabluri puternice şi am îndreptat-o, iar cu alt buldozer am tras-o înapoi. Şoferul, Ilie Şerban, n-a coborît. îi era teamă să n-o dezechilibreze şi mai mult. Sudoarea îi năpădea fruntea de spaimă. Pe mine însă groaza era cît un bivol. Pentru că eu răspundeam de tot ce se întîmplă. Inginerul Stătulescu era undeva prin apropiere, dar nu l-am chemat. îmi era ruşine. Eu trebuia să prevăd eventualitatea cedării terenului din preajma liniei ferate. în sfîrşit, Buldozerele s-au pus în mişcare. Unul dintre ele îi menţinea poziţia, iar celelalte două o trăgeau. Dinspre Olteniţa se auzea fluierul trenului de ora paisprezece şi treizeci şi cinci. Trenul a trecut pe lîngă noi, cu viteza lui normală. Băieţii, ca de obicei, au făcut semne de salut, cu mîna, călătorilor din vagoane...

— Ce experienţă de viaţa aţi cîştigat pe acest şantier ?

— Aş zice că marea corectitudine. Aceasta e o lucrare care nu suportă nici o greşeală.

— Care este omul din subordinea dumneavoastră căruia aţi vrea să-i semene toţi ceilalţi ?

Cred că şeful de echipă, Ion Marcu. A venit de pe Lotru, cu ceilalţi mineri. Cum să spun ? E foarte vrednic, foarte tenace. N-ar putea pleca acasă înainte de-a termina treaba începută, nici dacă ar auzi că îi arde casa. E un om care, atunci cînd stă, spune că e bolnav, suferă. Are doar 28 de ani. E şi un camarad adevărat, gata să-şi dea şi cămaşa de pe el pentru a ajuta un coleg. Nu cîştigă mai mult ca ceilalţi, dar se chiverniseşte mai bine, are întotdeauna bani ca să-i împrumute pe cei care îi cer. E veşnic nesătul de învăţătură. Pe Lotru, făcea zilnic mulţi kilometri pe jos pentru a urma liceul seral la Voineasa. E singurul miner cu liceu din formaţie. Tot din dragoste pentru meserie a urmat, în Valea Jiului, un curs de salvatori-mineri. Poate s-a gîn- dit .că s-ar simţi vinovat dacă vreun ortac al său ar fi în primejdie şi el nu l-ar putea ajuta. Are treizeci şi cinci de oameni în echipă, dar el munceşte mai mult ca oricare dintre ei, deşi, ca şef de formaţie, nu-i obligat să stea permanent în frontul de lucru. Ştie să-şi organizeze munca şi locul de muncă, în aşa fel încît nimic să nu-i lipsească echipei. Cînd îl întîlneşti după programul de lucru, zici că e student, aşa de curat şi îngrijit se poartă. Nici n-ai bănui că abia a ieşit din subteran, că abia şi-a lepădat salopeta murdară de noroi. Aşa cum se poartă şi munceşte el, aşa îi învaţă şi le pretinde să se poarte şi să muncească şi ortacilor lui. Pentru ca-i bun la suflet, ca şi la judecată. Mereu îmi zic : ce minunat ar fi să avem pe şantier numai oameni ca el sau ca ceilalţi care îi seamănă !

S-au stins ultimele lumini din ferestrele caselor din Grozăveşti. E tîrziu şi afară viscoleşte. Nici studenţii din căminele învecinate nu mai zăbovesc în tovărăşia cărţilor, nici clipocitul Dîmboviţei îngheţate nu se mai aude. în barăcile constructorilor nefamilişti ai metroului, montate în apropierea ultimei staţii de pe acest tronson» forfota s-a potolit demult. Băieţii din schimbul doi s-au culcat, obosiţi, cei din schimbul de noapte au coborît în fronturile de lucru din subteran.

La etaj doar, în dormitorul „albastru", nimeni nu doarme. Stau toţi pe întuneric, sub păturile călduroase şi ascultă o poveste. Pe rînd, seară de seară, fiecare dintre ei trebuie să povestească întîmplări din viaţa lui sau a altora, de pe şantierele unde a umblat sau din satul natal, poveşti noi, ori poveşti vechi, trăite sau auzite, numai să nu fie din cărţi şi să nu fie cunoscute.

— în seara asta, Uibar, este rîndul tău, spune careva si liniştea se lasă îndată în toată încăperea.

Dinspre fundul dormitorului, cel chemat îşi drege glasul, tuşind uşor şi începe aşa...

După cum ştiţi, eu sînt din Maramureş. O poveste de prin părţile noastre vreau să vă spun. O *poveste adevărată despre un constructor de case, case mîndre din lemn, cum nu se mai fac astăzi, dar care multă vreme au stat de falâ satelor pe unde umbla şi construia marele meşter. Nici una nu semăna cu alta, dar toate se cunoşteau că ieşiseră din mîinile şi din securea lui. Aveau*

o anume măreţie şi seninătate, de parcă toată lumina zilei o adunau in ferestrele lor. Nu erau nici prea mari, nici prea mici, potrivite cum nu se poate mai bine cu nevoile gospodarului. Cînd te uitai la ele, privirea ţi se odihnea bucuroasă pe acoperişurile de şindrilă, avîntate spre cer şi pe stîlpii pridvoarelor ciopliţi în şase feţe şi împodobiţi în crestături. Ai fi zis că te îmbie să le treci pragul şi să dai bineţe fericitelor gazde. Pentru că în casele ridicate de el se ştia că vă sălăşlui fericirea şi buna înţelegere. Nu' se tocmea să construiască nici la cei răi, nici la cei bogaţi, lucra numai din plăcerea cle-ai ajuta pe săraci.

Venea în ograda gospodarului şi cîteva zile nu făcea altceva decît urmărea mersul soarelui şi a umbrelor, direcţia vuiturilor şi bătaia ploilor şi numai după aceea fixa poziţia casei. Cu faţa şi ferestrele spre răsărit şi miazăzi, să primească în odăi lumină şi căldură cît e ziua de mare, să fie ferite toamna şi iarna de ploile piezişe şi viscolele aspre. Alegea apoi lemnul după trebuinţe; care pentru stîlpi, care pentru grinzi, care pentru pereţi şi căpriori, după o ştiinţă numai a lui. „Dacă talpa e bine făcută, din lemn drept şi sănătos, doborît pe ger din partea cea mai însorită a pădurii, *spunea meşterul,* dacă e bine cioplită şi bine încheiată, atunci casa nu va avea niciodată moarte.“ *Vorbea despre talpa casei ca despre reazămul lumii. Undeva, la capătul tălpii, întrrun loc ascuns, el făcea cu securea două crestături verticale şi alăturate şi încă una, împreunîndu-le orizontal deasupra ca un arc de triumf sau ca o poartă a sărutului. Era semnul lui de meşter constructor.*

Toată viaţa n-a cioplit altceva. Urca odată cu casa, aşezînd sub el lemn după lemn pînă ce ajungea sus în vîrful acoperişului. Atunci şi casa era gata. Cobora apoi, după săptămîni de trudă, şi se aşeza în faţa ei şi o privea

ceasuri în şir, în tăcere adîncă. „De ce te uiţi la ea cu atîta luare aminte ?, *îl întrebau oamenii, şi el le răspundea, ca într-un legămînt cu el însuşi:* „Ca s-o pot uita şi nicicînd să nu mai fac una la fel“. *Aşa şi era. Nici o casă cioplită şi ridicată de mîinile lui nu semăna cu alta şi nimeni n-ar fi putut spune care dintre ele e mai frumoasă şi mai arătoasă.*

Pe timp ce îmbătrînea, meşterul se grăbea tot mai mult, avea tot mai mare spot, de parcă întinerea ca Făt-Frumos din poveste. „De ce grăbeşti aşa *îl întrebau oamenii, şi el le răspundea :* „Pentru că mi-a mai rămas prea puţin timp şi prea multe case de construit“.

în nopţile de vară dormea sub cerul liber, pe micul lui şantier, cu privirea cufundată printre stele, potrivindu-şi în gînd viitoarele case. Nimeni nu ştia că, de fapt, el nu doarme cu adevărat, ci construieşte fără odihnă. Toate gîndurile lui erau pline cu case, orînduite frumos în lunci şi poieni, pe sub nuci bătrîni şi în livezi cu pruni, pe culmi liniştite de dealuri, între răsărituri şi apusuri de soare şi lună. Cu nimeni nu vorbea despre casele lui viitoare şi nu-i spunea nimănui dinainte cum va arăta casa pe care avea să i-o facă. Credinţa lui aceasta era, şi cu această credinţă lucra, că fiecare casă pe care o visează şi pe care o înalţă, el o dăruieşte oamenilor ca pe un dar de inimă, ca pe un dar cu care s-a îndatorat faţă de ei, pentru toată viaţa.

De la o vreme, însă, lumea a început să se schimbe. Casele din piatră şi din cărămidă, cu fundaţii din beton şi fără tălpi, luau locul celor din lemn, iar bătrînul meşter rar mai găsea de lucru în meseria lui. Numai că şi casele din piatră şi cărămidă aveau nevoie de acoperiş şi nimeni nu se pricepea mai bine ca el la această treabă. „Dacă acoperişul e bine făcut, căpriorii temeinic legaţi între ei, *spunea meşterul,* casa nu va avea niciodată moarte.

Acoperişul pentru casă e ca cerul pentru pămînt“. *Oamenii ştiau cîtă dreptate era în vorbele lui.*

Nu mult după aceea, iarăşi s-a schimbat ceva. începuseră să se construiască case cu etaje şi, în loc de acoperişuri, terase drepte, largi. Bătrînul meşter se uita în jurul lui şi vectea numai ziduri reci de beton şi credea că nu-i decît un vis urît, un coşmar care se va spulbera ca o ceaţă la răsăritul soarelui. Dar în adîncul sufletului înţelegea că îşi terminase de-acum treaba pentru totdeauna, nim'eni nu mai avea nevoie de securea şi meşteşugul lui.

Abia acum a băgat de seamă că a umplut satele din jur cu case pentru veşnicie, numai pentru el nu şi-a făcut o casă. Poate nici n-a avut trebuinţă de ea pînă acum, căci viaţa lui s-a petrecut trecînd de pe un şantier pe altul, de la o casă la alta, ca un aducător de daruri şi fericire pentru alţii. Oamenii, luaţi cu multe treburi, prinşi cu ale lor, au uitat că meşterul n-avea casa lui şi n-avea unde trage, acum la bătrîneţe. Unii l-au chemat să rămână la ei, dar el le mulţumea din cap şi se zăvora în gîndurile lui.

într-o zi şi-a luat securea şi s-a dusîn pădure.A străbătut-o în lung şi în lat, făcînd cîteun semn uşor pe arborii care îi plăceau. „Acesta-i pentru talpă, acesta pentru grinda, cel de colo pentru cornişe, ăştia pentru pereţi şi ăştia pentru acoperiş.“ *A început să-i doboare, la timpul potrivit din iarnă, cînd seva copacilor e îngheţată sub coajă, cînd rădăcinile dorm în pămînt. Primăvara, de cum s-a făcut ziuă, s-a apucat să-şi ridice o casă de lemn pentru el. Lucra din zori pînă în noapte şi noaptea pe lumina lunii şi a stelelor, lucra şi casa creştea ca din pămînt. Micuţă, ca o jucărie, cu pridvor şi stîlpi cioplţi în feţe şi înfloriţi în crestături, cu două ferestre ca doi ochi*

de soare, cu acoperişul înalt, avîntat spre cer. Oamenii se opreau în drum şi-l priveau cum munceşte, se minunau de frumuseţea casei şi se întrebau : „Pînă unde vrea bătrînul să ajungă cu acoperişul lui, iată a trecut de coroananucilor, e aproape de vîrful plopilor şi tot îl mai înalţă şi nici măcar scară de coborîre nu şi-a făcut ?“ *Bâtrînui nu-i auzea şi nu le răspundea. Urca mai departe cu acoperişul casei, un acoperiş cum nu mai înălţase, mai sus de vîrful plopilor, mai sus de casele de piatră şi cele cu etaje, de unde să-şi poată privi în voie tot ce construise de-a lungul vieţii lui.*

În dimineaţa zilei următoare, oamenii din sat au văzut casa gata. împrăştia lumină şi miros de răşină, din şindrila albă, de curînd cioplită. Numai pe bătrînul meşter nu-l vedeau nicăieri. L-au căutat peste tot şi l-au strigat, dar el nu se arăta şi nu răspundea. Parcă îl absorbise văzduhul, de pe cel mai înalt acoperiş cu care s-a ridicat vreodată deasupra pămîntului...

Gîteva clipe, în dormitorul constructorilor, tăcerea adîncă n-a fost de nimic tulburată. Apoi, într-un tîrziu, cineva vorbeşte.

— Mă cheamă Paulin Olimpiu şi sînt din părţile Haţegului, dintr-un sat de pădureni, unde portul şi obiceiurile dacilor sînt poate cel mai bine păstrate. Dqr povestea pe care vreau să v-o spun n-are nici o legătură cu strămoşii, poate doar dragostea ce-au moştenit-o pădurenii noştri pentru cai, căci despre un mare iubitor de cai şi mare gospodar vreau să vă vorbesc. El a trăit cu multă vreme în urmă, dar oamenii cei mai bătrîni şi-l amintesc şi astăzi.

Omul acesta, Simion îl chema, moştenise o herghelie

destul de mare de la părinţii lui, pe care şi-o mărise mereu, dar numai din prăsilă proprie. De aceea şi caii semănau toţi unul cu altul, negri ca tăciunele, cu stea albă în frunte şi cu copitele din urmă de asemenea albe. Ambiţia lui de-o viaţă era să ajungă la o sută de cai. Se apropiase de multe ori de sută, dar n-o atinsese niciodată. Ba se întîmpia să dea o boală, ba lupii sau urşii să spintece cîţiva dintre ei, ba, speriaţi, să cadă în vreo prăpastie şi, ca un făcut, suta nu se împlinea. De multe ori ajunsese la nouăzeci şi nouă dar al o sutălea se năştea mort. Omul înnebunea de ciudă şi de neputinţă. îşi ocăra slugile, le sporea numărul, făgăduia daruri mari cînd se va naşte al o sutălea mînz, nici ci JIU- *mai ştiau cum să îngrijească mai bine herghelia, dar în zadar. Într-o zi, Simion l-a chemat la el pe cel mai bătrîn dintre slujitori şi-l întreabă :*

•— „Ce zici că trebuie făcut ?“

— „Slujbe, stăpîne. Slujbe şi descîntece de vrăjitorie, pentru că pe casa ta e un blestem. Mintea mea nu poate vedea altminteri“, *şi-a dat, credincioasa slugă, părerea. Simion n-avea altceva de făcut decît să încerce şi acest sfat. L-a chemat pe preot să facă slujbe în grajduri pentru alungarea duhului rău şi a blestemului, să binecuvînteze animalele. Babele vrăjitoare au cîştigat şi ele cîte un ban din nenorocirea lui. După toate acestea, aştepta să se întîmple minunea. Dar minunea nu _ se arăta. Pentru luna florilor trebuiau să fete cinci iepe. Dacă nici un rău nu s-ar fi abătut peste herghelie, bucuria şi liniştea ar fi cobo- rît în sufletul şi casa lui Simion. Dar, cu cîteva zile înainte de a se împlini sorocul primei iepe, într-o noapte cu furtună, un trăznet a căzut peste grajdul cailor. Pînă au alergat slugile să scoată animalele, cîteva dintre ele arseseră de vii. Simion a chemat preoţii din toate satele din jur şi a mai plătit un rînd de slujbe şi rugăciuni în altare. îmbătrînea de ani, se apropia de sută şi căzuse la pat. Cel mai mult nu-l doborau anii şi boala, ci durerea şi*

neînţelegerea nenorocirii. S-a spovedit el însuşi, şi-a dat
în grija bisericii toate păcatele pe care le credea păcate,
dar blestemul se lipise parcă de casa lui ca lutul de perete

.Trecuse vara şi speranţele îi reveniseră. Nu s-au mai prăpădit alţi cai şi în curînd trebuiau să fete alte cîteva iepe. Aşa a fost. Pe la culesul viilor, cînd începuse să cadă bruma şi îngrijitorii se pregăteau să coboare herghelia din poienile munţilor, o iapă aduse pe lume o mînză albă ca spuma laptelui. În sfîrşit, herghelia se rotunjea la o suta de cai. Mînza era de o frumuseţe nemaivăzută şi ca un semn bun. îngrijitorii spuneau că e lucru dumnezeiesc, căci pînă atunci nu se mai născuse nici un mînz de altă culoare, decît negru, cu stea albă în frunte, ca părinţii lor. Slugile mai tinere însă ştiau că iepele lor s-au învăluit pe cîmp şi cu alţi armăsari, oricît s-ar fi îngrijit ei să le ţină departe de corcituri. Ba unul susţinea că mînza seamănă, cum nu se poale mai bine, cu unul dintre armăsarii notarului din satul vecin, care păscuseră o vreme prin apropierea păşunilor lui Simion.

„Oricum, *spune bătrîna slugă,* e o mare bucurie pentru stăpînul nostru şi trebuie să-l înştiinţam cît mai iute cu putinţa."

îl cheamă la el pe feciorul cu care slujea şi-i spuse ce are de făcut:

„Ia-l pe Flacăra munţilor şi aleargă ca vîntul. Nu te opri nici pentru apă, nici pentru iarbă, că-l cunosc ca pe cel mai neobosit dintre armăsari, şi dă de veste stăpînului că visul său s-a împlinit şi are acum o sută de cai, ca o sută de luceferi".

Feciorul făcu întocmai. încăleca şi porni pe deşelate peste curmături, către sat, să ducă bucuria cea mare în casa gospodarului. Soarele se apropia de amiază cînd zări satul. Călărise de cîteva ceasuri şi era mort de oboseală, şi el, şi calul, dar nu-şi îngădui nici un răgaz. întră ca o furtună în sat şi galopă spre casa stăpînului. Oamenii îl priveau miraţi. Cînd ajunse, văzu că poarta era dată în lături şi în curte trebăluiau o mulţime de

oameni. Cîţiva bărbaţi cio- foastăne groase de brad. Armăsarul nechează speriat şi se ridică pe picioarele din spate.

— „Stăpînul are o sută de cai“, *strigă tinăra slugă, şi oamenii din curte se opriră din lucru şi-l priviră tăcuţi.*

— „Stăpînul a murit“, *îi răspunse unul dintre cioplitori şi toţi îşi văzură mai departe de lucru.*

Mulţi din urmaşii cailor lui mai pasc şi astăzi, slobozi şi aproape sălbăticiţi, prin poienile şi curmăturile din Parîng şi Retezat...

— O *poveste oarecum asemănătoare am auzit şi eu, la noi în Mărginimea Sibiului, spune careva din capătul celălalt al dormitorului, numai că e vorba de un cioban. Şi el a trăit mai demult, dar faptele şi întîmplările ciudate nu se uită uşor. Ciobanul acesta a plecat într-o dimineaţă de martie, tulburată de ultima fulguire, cu* micul său ciopor de oi în susul unei costişe a Carpaţilor şi de atunci nimeni din sat nu l-a mai văzut multă vreme. *Tatăl lui murise în iarna aceea şi flăcăul rămăsese singur cu cele cîteva zeci de oi Mai toată copilăria şi-a petrecut-o în munţi, la stînă, iernile acasă erau prea scurte şi chemarea curmăturilor, cu ierburile fragede, se făcea simţită de cum sfîrşea februarie. Carte nu deprinsese, căci nu-i era de trebuinţă, păstoritul îşi avea propriile legi pe care el nu le încurca niciodată.*

Cît a trăit bătrînul, nu se îndepărta de munţii ştiuţi, dar acum nimic nu-l mai oprea să-şi mîie mica turmă încotro s-o nimeri păşune mai bună şi apă mai limpede. A trecut repede primăvara şi vara, cu călduri potolite de înălţimi şi, către toamnă, cînd dinspre cîmpii se ridică

aromele tari ale viilor coapte, s-a lăsat la vale către un rîu cum nu mai văzuse, lat, adînc şi învolburat, dincolo de care i se păruse lui că strălucesc, în bătaia asfinţitului, ierburi bogate. S-a tocmit cu un pescar să-i treacă oile cu barca, pescarul i-a spus ceva în legătură cu graniţa, dar ciobanul nu învăţase geografie, nu ştia de aşa ceva, credea că barcagiul e nemulţumit cu plata şi i-a mai dat ceva pe deasupra. Dincolo de apa aceea mare, căreia pescarul îi spusese Dunăre, era, ce-i drept, păşune bună, dar curînd veniră zăpezile. A iernat într-un sat. Se încruntase el, auzind pe unii vorbind vorbă neînţeleasă, dar cei mai mulţi vorbeau, acolo, lingă Dunăre, ca el, românește şi se mulţumea doar să nu-i bage în seamă pe ceilalţi. Gazdele îi spuneau că sînt sîrbi, dar lui puţin îi păsa, îşi vedea mai departe de turmă. Iarna n-a ţinut mult şi oile şi-au ridicat boturile umede, din grămezile cu fin, către izurile crestelor. Păstaseră, turma crescuse încă o dată pe cît fusese. Ciobanul a mînat-o înainte.

Nu mai fusese prin aceste locuri, dar i se părea că sînt aceiaşi Carpaţi în care copilărise, pentru că păşunile, pădurile, pîraiele repezi pe care le întîlnea erau toate la fel. Singura busolă după care se orienta erau soarele şi păşunea, şi cu cît se adîncea spre soare-apune cu atît găsea păşuni mai grase.

În următoarea toamnă, se oprise într-un alt sat de munte, şi iarăşi s-a mîniat puţin cînd a auzit cum vorbesc oamenii ie-acolo. Chiar l-a luat pe unul la întrebări: „Ascultă, de ce zici «pimint» şi nu «pamînt ?»“ *Omul încercase să-i explice că aşa spun ei,* aromânii, *şi ciobanul n-a mai stăruit, îl lăsau indiferent explicaţiile cu* aromânii, *cu* albanezii, *cu* Marea Adriatică, *care se vedea de pe vîrfuri, tainică şi nesfârşită. Primăvara, cu turma încă o dată pe atît de mare, a pornit mai departe pe urmele soarelui şi tot mai mult se obişnuia cu*

convingerea ***că*** *nu poţi pretinde ca toţi oamenii să vorbească la fel. La urma urmei, se înţelegea bine cu ei şi era mulţumit în buna lor tovărăşie. Anotimpurile se succedau unul după altul şi el nu le ţinea socoteală, turma ajunsese la sute de oi.*

Cind poposise mai tirziu, în Munţii Alpi, *cum aflase că li se spunea în partea locului, îşi luase două ajutoare şi iarăşi era puţin nedumerit de felul în care vorbesc aceştia, şi-i zice îndată unuia dintre ei:* „Spune, frate, cum spun şi eu : «munte», nu «monte», «câine» şi nu «cane». Şi ce tot îi dai înainte cu «la capra» cînd capra e capră toată ziua ?*. *în cele dm urmă, termina prin a zice el ca oamenii de acolo şi, fără să-şi dea prea bine seama, învăţase italiana şi era sigur că se afla tot în apropierea casei, tot printre ai săi.*

Au mai trecut cîteva anotimpuri, turma ajunsese la cîteva mii de oi şi îşi angajase alte ajutoare. Păşunile îl ademeneau, fără încetare, spre soare-apune. Auzise că s-ar afla în Franţa, dar asta nu-l tulbura, se învăţase cu denumiri care dx& care mai noi pentru el, dar se simţea pe picioarejf lui, stăpînul turmei sale şi al păşunilor pe care le păşteau berbecii şi mioarele, că tot cam la fel vorbesc şi francezii, dar „parcă mai pe nas, mai fudul, mai repezit“. *îi plăceau la fel de mult şi după vreo două rotiri de anotimpuri nu mai avea nici un dubiu că vorbeşte aceeaşi limbă ca şi ei.*

Cînd, mai tîrziu, ajunsese în Spania, se pornea să-i muştruluiască pe cei din preajmă-i: „De ce spui «ierba verde» şi nu «iarbă verde», cum e bine, *îl lua la rost pe un cioban spaniol,* de ce berbecului îi spui «Carnero» ? Ştiu eu de ce. Pentru că mereu îţi stă gândul la carnea lui". *Dar ca şi pînă acum, tot el era cel care se corecta după localnici, şi limba lor devenea limba lui.*

S-a întîmplat însă că se pornise războiul. în munţii unde îşi păştea turmele, începuseră lupte şi bubuituri de tunuri. A simţit atunci, pentru prima dată, frica. într-o zi, a fost luat de nişte soldaţi şi dus în faţa unui superior de-al lor. Acesta i-a pus în spate o raniţă plină cu bani şi i-a spus că de-acum toată turma va fi a armatei sale, pentru hrană şi cojoace.Nu mai avea ce face în munţi fără oi. S-a întors, tot pe urmele oilor, pe potecile bine ştiute ale munţilor, cu raniţa grea de aur şi cu sufletul apăsat de pierderea turmelor. În jur nu mai era linişte, văile gemeau de bubuiturile tunurilor.

După răsucirea de două ori a osiei cereşti a ajuns la Dunăre şi, într-o cădere de seară, răscolită de întîiele zăpezi, cobora şi el în sat, odată cu ceilalţi ciobani şi nimeni nu i-a băgat de seamă lunga absenţă. Şi-a cumpărat în primăvara următoare alte turme şi alţi cîini flocoşi, şi-a luat alţi baci şi, după ce i-a pornit spre păşunile înălţimilor, el s-a aşezat la rădăcina unui stejar să se odihnească. Acolo, la răSirititl turmelor, pe crestele Carpaţilor...

■*

k

în ferestrele dormitorului bateau zorii tîrzil ai unei noi zile de iarnă. Pe scări se auzea tropot de bocanci, forfota schimbului care pleca pe şantier.pămîntul se mîngîie cu inima şi se sfidează cu palmele

într-o zi din vara anului 1978, lotul pe care îl conduceţi, inginer Cincinat Petculescu, a terminat construcţia, celei mai frumoase lucrări la care aţi

participat pînă atunci, după cum singur mi-aţi mărturisit, staţia de călători „Izvor“, elegantă şi monumentală, un autentic palat subteran. Eraţi emoţionat şi fericit ca un copil, pentru că încă un examen greu, dacă nu cel mai greu de pînă atunci, fusese trecut cu bine. Dar, cînd arhitectul dă la o parte schelele de pe construcţia în care şi-a zidit toată iubirea şi durerea lui, îşi priveşte poate opera cu teama răscolitoare că îi va descoperi defecte, că ceea ce ieşise din mintea şi mîi- nile lui nu e cu totul perfect; sentimente de uşurare şi nelinişte, de bucurie şi îndoială se învălmăşesc în fiinţa lui, ca apele sub praguri de munte. Cînd grădinarul îşi termină de săpat şi orînduit grădina, negreşit îşi întoarce privirea peste straturile aliniate cu grijă şi măiestrie, cu aceleaşi sentimente contradictorii de mulţumire şi incertitudini, de speranţă şi reţinere. Cînd poetul pune punct poemului la care a trudit greu şi îndelung, oricît de mult l-ar fi şlefuit, recitindu-l, de la început la sfîrşit, va găsi, în armonia *şi fluenţa lui, dezacorduri, poate inexistente în realitate, dar bănuite în autoexigenţă sa. Pentru că veşnica ne- mulţumire de sine este condiţia morală esenţială a crea- torului adevărat.

O staţie de metrou nu-i mai mult aecît o staţie de me- trou, în care călătorii aşteaptă cel mult nouăzeci de se- cunde, timp suficient pentru a judeca munca de ani de zile a constructorilor. Dar, pentru dumneavoastră, era un început şi de reuşita lui depindea starea sufletească, curajul, încrederea cu care cei care nu mai construiseră niciodată lucrări subterane, staţii şi tunele de metrou vor merge mai departe, deschizând, pe sub străzile şi casele oraşului, viitoarele magistrale ale Metropolitanului nostru, aşa cum le-au gîndit şi proiectat specialiştii.

Se înseră. Ar fi trebuit să mergeţi acasă unde vă aşteptau soţia şi copiii, să vă odihniţi. Dar emoţia

încheierii lucrărilor la acest obiectiv era prea puternică şi doreaţi s-o trăiţi în mijlocul celor cu care aţi îndurat toate privaţiunile, toate amărăciunile şi bucuriile timpului îndelungat pe care l-aţi petrecut pe şantierul plin de atîtea surprize neplăcute, din vecinătatea Dîmboviţei. L-aţi chemat pe maistrul Ion Ghinea şi i-aţi propus o plimbare pe jos.

„Hai, să vedem şi noi ceea ce am făcut în toate aceste luni. Toţi ne-au văzut lucrarea, numai noi n-am văzut-o."

„E o idee", v-a răspuns Ion Ghinea, şi aţi pornit pe jos prin tunel, din „Elefterie" pînă în „Piaţa Unirii", cale de cîţiva kilometri.

Aţi mers încet, oprindu-vă des, la fiecare punct al lucrării, unde vă aminteaţi o întâmplare, un eveniment şi încercaţi acum să-l rememoraţi, să-l retrăiţi. Pentru că au fost multe întîmplări, tot atît de multe cîte necunoscute apăreau în solul pe care îl răscoleaţi. Unele neplăcute, altele pline de haz, dar acum toate vi se par fireşti şi nostalgice. Nu eraţi prea bine organizaţi la început, colectivul nu se formase încă, aveaţi destui pe şantier care- nu ştiau de disciplină şi ordine, uitau că lucraţi în oraş, sub ochii oamenilor şi ai autorităţilor, şi atunci, încercaţi să-i ţineţi în mînă, să-i disciplinaţi, să scăpaţi de cei care n-aveau chef de muncă, să vă impuneţi autoritatea, să le daţi propriul dumneavoastră exemplu.

Aveaţi maşina aceea veche, „Austin", cu nacelă şi braţ hidraulic de ridicat, care iarna pornea greu şi de fiecare dată intra cu întîrziere în frontul de lucru, pînă ce mecanicul reuşea s-o încălzească. Fără ea, treaba mergea încet şi asta vă nemulţumea şi vă îngrijora. V-a venit o idee. în dimineaţa următoare, v-aţi sculat mai devreme ca de obicei şi aţi venit pe şantier cu un ceas înaintea mecanicilor. V-aţi urcat pe maşina veche şi uzată, aţi

pornit-o şi, la ora şapte, cînd au venit ceilalţi, maşina era încălzită şi mergea perfect. Mecanicul a luat-o în primire şi, ca niciodată, a intrat cu ea în frontul delucru exact la ora la care
trebuia să intre. Dar mare lucru n-a înţeles, sau n-a vrut să înţeleagă. A doua zi, n-aţi mai venit s-o încălziţi, şi bătrîna maşină, cu mecanicul ei, iarăşi au intrat cu un ceas mai tîrziu, în rînd cu ceilalţi. A treia zi aţi repetat experienţa. Cînd mecanicul a venit la program, a găsit din nou maşina în stare de funcţionare perfectă. Tot n-a înţeles. Aţi mai încercat o dată. Acum parcă a priceput el ceva, dar n-a spus nimic. în dimineaţa următoare aţi venit, pentru a cîta oară ?, cu un ceas mai devreme, pe şantier, ca să continuaţi „experienţa".

Nu mică v-a fost surpriza cînd, de departe, aţi auzit maşina mergînd, iar cînd aţi ajuns pe şantier, l-aţi văzut pe mecanic plimbînd-o ca pe un calla antrenament. Aţi rîs amîndoi, dar v-aţi bucurat că aţi cîştigat un om.

„Sîntem, după părerea mea, î-aţi spus la un moment dat maistrului de lîngă dumneavoastră, la kilometrul 4. îţi aminteşti prin ce am trecut aici ?"

„Cum, nu ? Atunci, noaptea, cu spraiţurile, cînd dulgherii îşi terminaseră treaba mai repede decît ne aşteptam noi,, găsindu-ne pe picior greşit. Trebuia să înălţăm spraiţurile şi nu aveam sculele necesare."

„Norocul nostru că-l aveam pe inventivul meşter Marcel Petrache. El găseşte întotdeauna o ieşire din impas. «Ce facem ?» îl întreb.

«Nu-i nici o problemă, tovarăşe inginer, îmi zice Petrache. Daţi dispoziţie să se găsească o soluţie şi se va găsi. Şeful trebuie doar să deschidă gura şi subalternul va executa». «La ce te gîndeşti ?». «O să vă arăt îndată»,

îmi spune el şi-l văd că aduce o maşină «Fadroma», pe care o foloseam la încărcat pămîntul excavat, şi ridică spraiţurile, unul cîte unul cu ea, şi le aşează în poziţia din proiect. Am vrut să-l opresc, să-i interzic improvizaţia nepermisă, dar am preferat să încălcăm instrucţiunile tehnice, ceea ce, oricum, nu afecta calitatea lucrării, decît să întîrziem montarea spraiţurilor şi a cofrajelor. Altădată, tot aici în zonă, trebuia să batem în pămînt carcasele de armătură la pereţii mulaţi. Nu lipsea pentru moment «ciocanul» special. Dacă îl aşteptam, pierdeam timp preţios. Maistrul Petrache are iarăşi o idee. «Lăsaţi-mă pe mine, tovarăşe inginer, şi o să vedeţi cum nişte drăcuşori le vor trage în jos, exact cît trebuie...». «Să te văd», îl aprob.

De data aceasta s-a folosit de cupa instalaţiei «Kelly», lăsînd tija în cădere liberă. Inovaţia a mers, într-adevăr, foarte bine, dar i-arh atras atenţia că nu vom «omologa» procedeul său.“

Firește că n-aţi „omologat“ astfel de improvizaţii, dar nici fără improvizaţii nu v-aţi putut descurca. Cît despre inventivul maistru Petrache Marcel, aveaţi şi aveţi cele mai calde aprecieri şi spuneaţi despre el că e un constructor total. Dealtfel, despre mulţi tovarăşi de-ai dumneavoastră, cu care aţi împărtăşit viaţa de şantier, mi-aţi vorbit ca despre nişte giganţi, capabili să mute, cu umerii şi credinţa lor, munţii din loc. Frumos mi-aţi vorbit despre tehnicianul Ion Ion, despre inginerul Mircea Stan, Ion Vătafu şi Ovidiu Crăciunescu, despre mecanicul Vladimir Kindiakov, şi atî- ţia alţii. îi iubiţi şi-i stimaţi pe colaboratorii dumneavoastră, deşi de multe ori vă mai răstiţi la oîte unul, mai ridicaţi tonul, dar, din cîte spun ei, niciodată nu înjuraţi, cum se mai întîmplă pe şantiere, şi niciodată nu pedepsiţi pe nedrept.

De aceea, ei, la rîndul lor, vă sînt ataşaţi şi vă sti-

meză. Ei ştiu că, şi atunci cînd nu vă mai puteţi păstra calmul, cînd mai strigaţi la cîte unul, le judecaţi faptele bune şi greşelile cu obiectivitate şi spirit de dreptate. Pentru ei, sînteţi un şef cu vocaţie. Cine ştie, poate acum, în această călătorie de la miezul nopţii, prin tunelul cu pereţii de beton netezi ca hîrtia, vă gîndiţi la fiecare din cei cu care aţi răscolit, vrgme de doi ani, adîncurile malurilor Dîmboviţei. „Cred că am ajuns la kilometrul trei. îţi mai aminteşti ce au păţit aici maiştrii Agapciuc şi Aldoiu ?“, l-aţi întrebat pe însoţitorul dumneavoastră. Dar el nu ştia, pentru că fusese atunci în concediu. I-aţi povestit: „Lîngă instalaţia «Kelly», care săpa aici, aveam o groapă pe care o umpluserăm—ochi cu noroi bentonitic, ca să-l avem la îndemînă. Maistrul Agapciuc era şi el, ca şi dumneata, în concediu, dar în ziua aceea a trecut pe şantier să vadă ce mai e nou. Era îmbrăcat într-un costum elegant, cu cămaşă albă şi cravată, de părea un inspector general. Se plimba cu mîinile înbuzunare, fluierînd, şi n-a observat groapa cunoroi. A căzut în ea. S-a făcut ca un drac. îi in trase noroiul şi în urechi. Cei care l-au văzut se prăpădeau de rîs. A ieşit numaidecît şi s-a dus direct sub duş. S-a îmbrăcat apoi în hainele de lucru ale unui coleg. în fine, hazul se terminase. După vreo jumătate de oră vine maistrul Aldoiu, care fusese plecat pe şantierul vecin după materiale. Auzise ce s-a întîmplat. Vine să vadă cu ochii lui groapa încare căzuse Agapciuc. Dar cum spuneam, groapa nu se prea deosebea ca aspect, plină cum era, de pămîntul cu praf din jur. Şi, deodată, Aldoiu «găseşte» groapa. Dar tot cu picioarele. I-am mai văzut doar capul şi umerii. Noroiul dislocat se revărsase peste marginile gropii. «O găsişi ?» îl întreabă, calm, mecanicul

Georgescu. «Să vă ia naiba de tontălăi, strigă furios Aldoiu. N-aţi putut pune ceva peste ea ?» Cel mai tare rîdea Agapciuc...“

Despre acesta din urmă mi-aţi pomenit şi mie o întîmp'kre. într-o zi s-a îmbolnăvit mecanicul de la instalaţia „Kelly“, şi nu aveaţi pe cine pune s-o supravegheze. Nimeni din colectiv nu avea specializarea cerută. Maistrul Agapciuc s-a oferit el. „Lăsaţi treaba asta pe seama mea“, a spus.

N-aţi avut nimic împotrivă. El era de specialitate electrician şi conducea o formaţie de electricieni, una dintre cele mai bune de pe şantier. Dar nu era omul care să vada un utilaj sau o instalaţie că lucrează la un pas de el şi să nu o cerceteze cu marea lui curiozitate şi pasiune,' să nu-i înveţe numaidecît toate secretele, tot atît de bine ca un specialist. Aşa a ajuns să cunoască şi instalaţia „Kelly". Cît a avut grijă de ea, a funcţionat perfect. Eraţi mulţumit, căci în felul acesta beţonarea panourilor n-a stagnat, ba a mers chiar în ritmul cel mai bun. Pentru dumneavoastră, constructorii, aflaţi necontenit în luptă cu minutele, cu timpul, asta conta. Discontinuitatea, poticnelile, întreruperile vă scot din mînă, vă ţin pe loc. A venit însă un control de la întreprindere şi v-a făcut observaţie. Aţi recunoscut că nu-i în ordine, că Agapciuc nu are autorizaţie, dar „are în schimb competenţă“ spuneaţi dumneavoastră, dar parcă tot n-aţi scăpat fără mustrare.

O întâmplare plină de haz pe care mi-aţi povestit-o îl avea „erou“ chiar pe bunul dumneavoastră prieten, Florea CojocarU. Se lucra Cu toate forţele desfăşurate, la staţia „Izvor“. Eraţi plecat de pe şantier pentru vreo oră, tocmai în momentul în care vă vizitase un funcţionar de la

Administraţia domeniului public. I s-a adresat, din întîmplare, chiar lui Florea Cojocaru :

„Cine e şef aici ?“

Florea Cojocaru şi-a tras casca pe ochi şi a răspuns plin de importanţi.

„Eu sînt!“

„Cum vă numiţi ?“

îşi spune numele, apăsat. „Oaspetele“ de la ADP i-l trece pe un formular pe care i-l întinde şi pleacă. Cojocaru îl ia şi îl citeşte tacticos. Era o decizie prin care i se aplica o amendă pentru murdărirea unei străzi vecine pe care maşinile şantierului lăsaseră noroiul de pe cauciucuri. De atunci Florea Cojocaru n-a mai spus niciodată că e şef.

Străbateţi mai departe tunelul, fără grabă, ca într-o plimbare plăcută, odihnitoare.

„Cred că sîntem în apropierea zonei Spitalului clinic“, îi atrageţi atenţia maistrului Ghinea şi poate gîndul v-a dus la întîmplările petrecute aici.

Adîncime mare sub albia Dîmboviţei. Pereţii mulaţi se află sub o neobişnuită presiune a malurilor. *Apar semne că pereţii vor ceda dintr-o clipă în alta. Sprâîţurile mi mai rezistă, încep să trosnească. Trebuie să se intervină repede. Constructorii nu mai aşteaptă dispoziţii. Acţionează din proprie iniţiativă. Dublează spraiţurile, înlocuiesc pe cele deteriorate, evacuează utilajele de care nu era nevoie în acel moment. Căderea pereţilor mulaţi a fost prevenită. Dar cu ce emoţii, cu ce eforturi !

în apropierea podului Haşdeu aţi trecut iarăşi prin clipe grele. Un perete s-a surpat în timpul turnării. Riscul de-a veni Dîmboviţa peste constructori vă speriase. Aţi lucrat ca în alarmă, cu improvizaţii, toată după-amiaza şi toată noaptea. A doua zi aţi reuşit să turnăţi ¿un perete nou, definitiv. După aceea, necazurile aii fost aproape

uitate pentru că au venit şi destule satisfacţii. Porţiunea de tunel dintre staţia de ventilaţie şi intrarea în staţia „Eroilor“ s-a excavat cu două utilaje în numai o lună de zile. O performanţă despre care s-a vorbit mult pe şantier. Ca şef de lot v-aţi mîndrit cu oameni ca maistrul Ion Ghinea şi inginerul Pantelie Nedelcu, ca Mihai Cio- pota, Ion Ungureanu, Enache Anghel, Constantin Măsală, Ion Filipescu — dulgheri, betonişti, nituitori de poduri, lăcătuşi, constructori de toate meseriile şi vîrstele, dar de-o singură moralitate, aceea a lucrului bine făcut. „Am ajuns, cred, la kilometrul 5“, îi spuneţi însoţitorului, apoi vă lăsaţi în continuare copleşit de aducerile aminte : „1 octombrie 1975. Cariera mea de podar s-a încheiat. A început în 1964, oînd terminasem Facultatea de drumuri şi poduri din Iaşi. Am fost repartizat pe şantierul modernizării liniei ferate Braşov-Predeal. Poduri noi, consolidarea tunelelor, refacerea terasamentelor. Lucrări diverse, lucrări grele, sub presiunea timpului, mereu sub presiunea timpului pentru că circulaţia feroviară fusese întreruptă pe un fir, dar nu pentru mai mult de o lună de zile. O lună cum n-a mai fost, în care s-a dormit şi s-a mîncat pe şantier, în care s-a lucrat non-stop douăzeci şi patru de ore din douăzeci şi patru. S-a executat însă în acest răstimp un volum de lucrări care, în condiţii normale, cu proiectanţi, cu analize de laborator, ar fi durat cel puţin jumătate de an. Am făcut noi totul, împreună cu inginerul Sandu Florea, şeful lucrării — cît de rari sînt oamenii de suflet şi caracter ca el ! — de la proiectarea la faţa locului a fiecărui obiectiv şi încercările de laborator, pînă la cele mai mici detalii tehnice ale lucrărilor de artă. A urmat apoi podul de la Rucăr peste Dîmboviţa, cel dintîi după terminarea stagiaturii, dar şi cel mai impunător.

Ce-a urmat ? Transferul la întreprinderea de

construcţii căi ferate, şantierul unsprezece Bucureşti, lucrări de consolidare pe linia Pantelimon-Căţelu, pe linia Constanţa.

Lucrări care nu se mai terminau, şantier cu oameni pestriţi care nu ştiau meserie şi care nu voiau să înveţe, care azi erau aici, mîine cine ştie unde, umblând după câştiguri uşoare. Am înjghebat, totuşi, în cele din urmă, un colectiv disciplinat, cu simţul răspunderii pentru ceea ce face. Cu acest colectiv am construit podul bascul de la Feteşti, lucrare unică şi complicată, de mare precizie.

Am trăit şi am lucrat în toţi aceşti ani sub semnul ur
genţei. Toţi constructorii noştri trăiesc şi muncesc sub semnul urgenţei. Cum altfel ? Dacă ne-am fi dezvoltat în ritmul anilor dinainte de război, am fi acum, fără îndoială, cu cîteva decenii în urmă.

Anul 1968. în construcţiile civile apăruse o nouă metodă de glisare a blocurilor, care mă tenta. Am trecut la întreprinderea de construcţii şi montaje nr. 5. Mi s-a dat să torn în premiera, cu maistrul Oprescu, un bloc cu zece nivele, pe Colentina. L-am predat într-o lună şi jumătate. Faptul i-a uimit pe toţi. Formaţiei noastre i se prevedea un viitor strălucit, ceea ce s-a şi întîmplat, dar fără mine. La ICCF venise ca director inginerul Sandu Florea la care ţineam prea mult ca să nu mă întorc de unde plecasem. Cu el îmi plăcea cel mai mult să lucrez. Devenisem şef de lot. Podurile „Conţeşti", „Pucioasa", „Curoani", extinderea staţiei C.F.R. Giurgiu mărfuri, podurile metalice de pe dublura traseului Bucureşti-Videle — să fie cu toate vreo şaptesprezece — le-am construit cu lotul meu, care îmi place şi azi să cred că a fost un colectiv teribil, făcător de adevărate minuni.

Aşadar, 1 octombrie 1975. Aţi fost mutat de la poduri la Metrou. Vi s-a dat în primire conducerea unui şantier. Trebuia să turnaţi foarte repede pereţii mulaţi pe care să sprijiniţi un pod provizoriu pentru devierea traseului tramvaielor. Orice întârziere pricinuia gîtuirea circulaţiei în intersecţie. Vi s-au dat pentru săpat instalaţii românești, în premieră, care nici nu fuseseră probate, care se defectau des, se spărgeau furtunurile, se blocau. Acum ele merg ca un ceasornic, au fost puse la punct, dar atunci v-au dat multă bătaie de cap. Nu puteaţi turna nici un panou pe săptămână, pe când lotul vecin, al inginerului Nedelcuţ, care începuse cu ¿îteva luni mai devreme, ajunsese deja la două panouri pe săptămînă. Faptul acesta v-a ambiţionat şi v-aţi propus să turnaţi nu două, ci trei panouri pe săptămînă, ceea ce însemna o... „sfidare“. Toţi ştiau cît e de greu, dacă nu chiar imposibil. S-au turnat peste o mie de panouri şi fiecare dintre ele au o istorie aparte pentru că s-a săpat şi turnat în necunoscut, într-un traseu accidentat, plin de surprize, traversat de cabluri telefonice, de canale vechi şi noi, de alte lucrări care trebuiau strămutate, refăcute. Şi, totuşi, la sfîrşitul primei luni de la începerea lucrării, aţi intrat în ritmul pe care vi l-aţi propus. Vă mai amintiţi? Mi-aţi spus că, în sectorul dumneavoastră, uneltele şi instalaţiile nu se odihneau nici măcar o oră pe zi, ele treceau din mână în mână, de la un schimb la altul în flux continuu, într-o permanentă alertă ;bate pene, fă injecţii de beton, sapă, montează cofrajele, decofrează, scoate apa... Locatarii din casele vecine cu şantierul strigau noaptea la constructori, să mai înceteze că nu se pot odihni. Aveau şi ei dreptate. Dar tocmai de aceea se grăbeau constructorii, ca să termine mai repede cu zgomotul, cu murdărirea

străzilor şi încurcarea circulaţiei, de aceea n-aveau timp nici să-şi tragă răsuflarea.

Părea că fără necazuri şi dificultăţi nici nu se poate.

Prima talpă sub radier — aţi turnat-o la 18 aprilie 1976.

Era o premieră care, după grafice, urma să aibă loc abia în iunie. Loturile vecine au înţeles că mai devreme sau mai târziu le veţi ajunge, cu toate că ele lucrau cu instalaţii perfecţionate — cele româneşti din dotarea dumneavoastră începuseră şi ele de-acum să-şi spună cuvântul, cu toate că aveau de la început un avans considerabil şi cu toate că, în vara lui ’75, doua luni aţi lucrat la înlăturarea stricăciunilor provocate de inundaţii, iar în sectorul dumneavoastră nu s-a turnat în acest timp nici un panou de beton. Aţi recuperat însă rămiînerile în urmă, aţi refăcut podul „Mihai Vodă“ mai repede decît îşi închipuia cineva.

Dar dificultăţile se înmulţeau mereu, tocmai cînd credeaţi că scăpaţi de ele. Aţi ajuns cu lucrările la casa aceea pentru care nu aveaţi aprobare s-o demolaţi. Au început alergăturile după aprobare la forurile în drept, apoi aşteptarea răspunsului, timp irosit. După aceea, aţi dat peste nişte galerii subterane, nici n-aţi priceput la ce v-ar fi servit, dar care v-au înghiţit tone de bentonită şi v-au ţinut pe loc, pentru a le închide, săptămîni bune. în aval de staţia „Izvor“, vă aşteptau apoi nişte rampe de dezăpezire, construite din beton armat şi care trebuiau aruncate în aer. Aţi chemat un artificier specialist, dar vi s-a părut că nu vine destul de repede şi aţi executat operaţiunea cu artificierul lotului dumneavoastră. Treaba a mers perfect, dar cînd, directorul întreprinderii, a aflat de „iniţiativa“ dumneavoastră, se hotărîse să vă

sancţioneze, i-aţi zis : „De ce să ne sancţionaţi ? Pentru că am făcut o treabă bună ?“

Intransigent în respectarea instrucţiunilor, generalul Constantinescu v-a iertat pentru că ştia cît de sufletişti şi entuziaşti sînt constructorii lotului, dar v-a atras atenţia, în felul său drept şi autoritar : „Să nu se mai întîm- ple“. L-aţi înţeles bine.

Ce-a mai fost după aceea ? v-am întrebat. Mi-aţi povestit iarăşi de canale neştiute' şi surprize imposibil de anticipat :

„Săpam deasupra unui astfel de canal, şi izvoarele ţîşneau din toate părţile ca nişte fîntîni arteziene. Noaptea, în sectorul lotului vecin, un excavator greu de vreo patruzeci de tone a căzut în Dîmboviţa, prin lăsarea terenului. Două zile s-au trudit pînă l-au scos cu macaralele. Ca sa nu ni se întîmple şi noua aşa ceva, am bătut parplanşe metalice şi lucram sub protecţia lor. Ne poticneam la fiecare pas. Cupa instalaţiei de săpat se izbea de betonul canalelor ascunse, nu-l putea rupe, sau de trunchiurile de stejar care, stînd sute de ani în nisip, au devenit mai tari ca betonul. înaintam foarte încet şi gîndul acesta ne obosea mai mult decît munca şi eforturile muncii de zi şi de noapte. Datorită unor fenomene complexe, în zonele largi, nu se pot face spraiţuri pentru că nu rezistă. Trebuia să recurgem la ancorări, care ne răpeau mai mult timp şi erau mai costisitoare. Apa şi circulaţia ne stînjeneau însă cel mai mult. La podul «Ştirbei Vodă» am muncit de vineri noaptea pînă duminică seara, fără să mergem acasă, pentru a-l reda circulaţiei. Cînd luni dimineaţa a venit primarul Capitalei să vadă cum stăm cu podul, tramvaiele şi maşinile circulau pe el ca mai înainte. Nu-i venea şă creadă. După ce am scăpat şi de podul acesta, nimic, credeam noi, nu ne va mai sta în cale

pentru a ajunge din urmă celelalte loturi de pe tronson.“

Era însă numai o speranţă, pentru că „stopurile“ au apărut mult mai des decît se bănuia. La începutul lui octombrie, din cauza ploilor abundente, a cedat buşonarea unui canal colector — mereu aceste canale blestemate — şi ameninţa inundarea casetei metroului. Apa cu noroi începuse să curgă ameninţător. Dacă ajungea pe vatra tunelului, aşternută cu sute de tone de piatră spartă şi peste care urma să se toarne beton, toată această cantitate de piatră ar fi trebuit scoasă şi curăţată de noroi pînă la strălucire. Altfel, turnarea betonului n-ar fi fost acceptată. Aici nu s-a făcut nici cel mai mic rabat la calitate.

Salvarea nu putea veni decît de la colectivul lotului pe care îl conduceaţi. Ca un singur om, şaizeci de constructori au intervenit pentru a opri, la nevoie cu palmele lor, şuvoaiele de apă. Era într-o sîrhbătă după-amiază, zi scurtă, şi ploua intens. Aţi săpat mai sus, aţi obturat canalul, aţi evacuat apa care a pătruns în frontul de lucru. Aţi plecat acasă al}ia duminică dimineaţa. Bucuroşi însă că nici de data aceasta n-aţi fost înfrînţi.

A trecut iarna, a venit pritnăvara şi sectorul de tunel pe care îl aveaţi de făcut a fost gata odată cu sectoarele celorlalte loturi. Mulţi au uitat că n-aţi început în acelaşi timp cu ei, că n-aţi avut condiţiile lor şi performanţa constructorilor dumneavoastră a trecut poate neobservată. Dar aceasta nici n-avea importanţă. De ajuns că dumneavoastră, inginer Cincinat Petculescu, şi cei cîteva sute de constructori ai colectivului pe care îl conduceţi, aţi trecut, în faţa propriei dumneavoastră conştiinţe muncitoreşti, proba grea, cea mai grea de pînă acum, după cum mi-aţi mărturisit, pe care singuri v-aţi impus-o. Sentimentul personal al izbînzii, pe care toţi l-aţi trăit, v-a întărit în credinţa capacităţii dumneavoastră umane şi

profesionale şi aceasta este răsplata cea mai plăcută.

Trebuie să fie de-acum foarte tîrziu, aproape de ziuă. Nici n-aţi observat cum s-au scurs minutele, orele. Se şi vede, undeva în faţă, o seînteie de lumină. E staţia de călători din Piaţa Unirii. Parcă vă pare rău că n-a mai ţinut călătoria.

Străbătînd însă în această noapte traseul tunelului pe care l-aţi săpat, străbăteaţi de fapt o istorie seculară, pietrificată în vatra Capitalei, din care craniile încoronate ale voievozilor iradiază peste vremi şi generaţii iubire bărbătească de ţară şi neam. Niciodată acest pămînt n-a avut odihnă. Din adîncuri de epocă a fost răscolit şi frămîntat, bătut în copitele cailor sălbatici ai cotropitorilor, pîrjolit de flăcările aprinse de ei, răvăşit de furtuni, cutremure şi inundaţii. Dar de fiecare dată oamenii locului îl netezeau

şi curăţau, îl stropeau cu apa vie a Dîmboviţei şi-l făceau să înflorească frumos şi mai abundent ca pînă atunci. Nicicând însă n-a fost atît de paşnic frămîntat .în tăişurile tîrnă- coapelor voastre, ale constructorilor, şi-n cupele excavatoarelor, ca astăzi, cînd ne-am propus să durăm o Capitală pentru eternitate, un oraş al bucuriei şi viselor frumoase. Ţara vă ştie şi vă laudă. în fiecare stîlp de beton sau granit, în fiecare casă nouă, înălţîndu-şi etajele spre cer, în fiecare edificiu pe care ni-l dăruiţi, vedem cîte o statuie de constructor.

după chipul şi asemănarea stejarilor

— Am aflat că echipa de mineri condusă de dumneavoastră, tovarăşe Augustin Duncă, păstrează locul întîi, în întrecerea cu celelalte formaţii de lucru din tunelele cu plecare din staţia Titan, de mai bine de un an de zile. Drept să vă spun, pentru mine e de neînţeles cum se poate aşa ceva. Doar nu s-au adunat la dumneavoastră cei mai buni oameni, iar în celelalte echipe, cei mai slabi. M-aţi putea ajuta să înţeleg care vă este secretul prin care îi depăşiţi lună de lună pe ceilalţi ?

— Nu cred că vă pot explica.

— De ce ?

— Pentru că nu-s prea multe de explicat. Către sfîr- şitul fiecărei luni eu îmi arunc privirea în caietele maiştrilor şi văd cum stau celelalte echipe. Şi, atunci, le spun ortacilor : „Să facem cu ceva mai mult decît ei“. Şi facem.

— E atît de simplu ?

— De zis e simplu. De făcut e greu. Pentru că şi ceilalţi şefi de echipe se uită în caietele maiştrilor şi la fel îşi îndeamnă şi ei ortacii. „Să depăşim măcar cu ceva realizările echipei lui Duncă.“

— Şi-atunci ?

— Atunci hotărăşte capacitatea fiecăruia. Cine se organizează mai bine acela cîştigă.

— Cum vă organizaţi dumneavoastră munca şi echipa mai bine decît alţii ?

— Noi ne organizăm tot timpul. Adică în funcţie de solul peste care dăm. într-un fel, dacă e sol nisipos, în altfel dacă e sol argilos sau cu apă. Trebuie ca omul potrivit să îndeplinească sarcina potrivită. Unii, la săpat cu tîrnă- coapele sau cu pikhamerele, alţii la încărcat şi aşa mai departe.

— Cum sînt oamenii din echipa dumneavoastră ?

— Am, de toţi, douăzeci şi cinci. Din ăştia, cam opt, nouă sînt foarte buni : Panaite Roman, Simion Lateş, Tra- ian Mihai, Mihai Tiba. Vreo trei-patru sînt răi de tot. Adică nu răi la inimă sau la minte. Vreau să zic că sînt cam slăbănogi. N-au vlagă în ei. Abia ţin lopata în mînâ. Restul, ce au mai rămas, sînt buni.

— Totuşi aţi spus că trei-patru sînt „răi“. Care este sensul pe care îl daţi cuvîntului „rău“ ?

— V-am spus. Sînt cam pirpirii, adică rău făcuţi. O să am mult de lucrat cu ei.

— Cum ?

— Trebuie să-i ajut să-şi facă puţină forţă în braţe, să-şi lărgească puţin umerii. Doar îs tineri. Nici armata n-au făcut-o. Le şi spun mereu : „Munciţi mai cu suflet că altfel, în armată, o să vi-l pierdeţi în urma plutonului“.

— Deci, tot prin muncă vreţi să-i fortificaţi !

— Dar cum altfel ? Prin munca dozată cu chibzuinţă. Şi odihnă raţională. Fără circiumă, fără chefuri, fără fumat, fără nopţi nedormite. Bani au, pentru că am grijă să cîştige corespunzător. Să mănînce bine, să se îmbrace şi să-şi pună cîte ceva şi deoparte.

înalt, spătos, frumos, un munte de om, nn bărbat adevărat, Augustin Duncă este cunoscut printre minerii şantierului ca o forţă fizică capabilă să muncească, cu pikhamerul sau lopata în mînă, zi şi noapte, fără răgaz şi fără să se prăbuşească. Doar cei care îl cunosc- foarte bine, care îi ştiu bine viaţa înţeleg de unde izvorăşte puterea trupului şi puterea inteligenţei, a cumpătării şi discernămîntuiui său.

— De la ce vîrstă aţi început să munciţi ?

— La opt ani am fost slugă la un gospodar din satul în care m-am născut. Adică în Urisiu de sus, judeţul Mureş. Eram dintr-o familie săracă, cu mulţi copii, şi, ca să trăim, trebuia să muncim fiecare. Mă sculam cu noaptea în cap, urmăream zorii ca să sar din pat şi să scot vitele la păşune, să aduc apă, să tai lemne şi cîte şi mai cîte treburi nu ţineau de mine. La patrusprezece ani mă socoteam om în toată firea şi mă gîndeam că pot cîştiga mai mult decît simbria de la stăpîn. Am plecat în Munţii Harghita la tăiat de pădure. N-am mai coborît de-acolo decît în 1954 cînd am primit ordinul de încorporare. Aveam douăzeci de ani, dar eram un om întreg. Pădurea m-a crescut, bag seama, după chipul şi asemănarea arborilor ei, chit că viaţa de tăietor de lemne, de stînjenar, cum ni se spunea, e poate cea mai grea cu putinţă. Dar ştiam că omul creşte şi se împlineşte prin truda trupului şi frămîntarea minţii. După venirea din armată, unde tînjeam după codrii mei, am alergat

îndată înapoi în munţi. Securea şi joagărul mă aşteptau pregătite. Am mai tăiat pădure pînă în 1958 cînd mai mulţi prieteni şi consăteni de-ai mei au răspuns unei chemări din Valea Jiului şi eu le-am urmat calea la Lupeni. De pe crestele munţilor am coborît la rădăcina lor, în abatajele de cărbune. M-am calificat ca miner. Lucram unde era cel mai greu, în sectorul patru, la înaintări. în 1961 s-a propus mai multora dintre noi să mergem pe Argeş, la construcţia hidrocentralei. împreună cu prietenii şi consătenii mei, cu care formam o echipă — Emil Boloş, Teodor Grama, fraţii Simion şi Mihai Căşneanu, Ioan Vultur şi Vasile Pop, cumnatul meu, de care nu aveam să mă mai despart pînă azi — ne-am aventurat, aşadar, spre şantierul hidroenergetic de pe Argeş.

Am săpat acolo cu brigada mea — de aproape optsprezece ani sînt şef de brigadă — galeria de la Cumpăna şi aducţiunea principală „Valea cu peşti".

— Acolo aţi fost, din cîte ştiu, decorat, pentru terminarea, cu ci te va luni mai devreme, a unei lucrări de importanţă deosebită.

— Aşa este. Am fost distins cu „Ordinul Muncii", clasa a IlI-a împreună cu alţi mineri şi constructori. Cînd s-a terminat ce-a fost mai greu pe Argeş, am plecat pe Lotru. Aducţiunea principală „Castelul-Rudăreasa", aducţiunea „Ho- feagu" le-am săpat tot cu brigada mea. Cînd şi pe Lotru s-a terminat ce a fost mai greu, am venit pe 15 iulie 197/ la Metrou.

— De aici cred că nu veţi mai pleca, că va mai fi de lucru mulţi ani, iar dumneavoastră vă apropiaţi de vîrsta pensionării.

— Am patruzeci şi patru de ani, deci ar mai fi vreo şase ani pînă la pensie. Dar cum să mă aştern la odihnă la cincizeci de ani ? Voi lucra pe mai departe cît mă ţin puterile.

— Unde v-ar place să vă petreceţi bătrîneţea ? Vorbim de ea, deşi e încă departe.

— La Tîrgu Mureş. Mi-am construit acolo un apartament.

— Dar, totuşi, acuma sînteţi bucureştean. Aveţi trei copii, aţi primit o locuinţă bună. Dacă copiii se vor obişnui în Capitală şi nu vor mai vrea să meargă la Tg. Mureş ?

— Atunci vom vinde acolo şi cumpărăm aici. N-o să plec departe de copiii mei. Unde sînt ei, acolo îmi place să stau şi eu cu nevasta.

Directorul întreprinderii îmi povesteşte cum au primit Duncă şi ceilalţi mineri din formaţia „Urisiu de Sus“, care veniseră de pe Lotru, apartamente confort sporit, în Bucureşti:

— „Primăria ne-a repartizat mai multe apartamente bune pentru muncitorii de la Metrou. Noi am hotlrît în consiliul oamenilor muncii să le dăm cu prioritate celor mai buni muncitori, pentru ca în felul acesta să-i stabilizăm pe şantier. Printre cei mai bine apreciaţi se numără, fireşte, şi Augustin Duncă şi consătenii lui. în plus de asta, avea trei copii şi merita cel dintîi să primească o casă ca lumea. Li s-a adus la cunoştinţă hotărârea. N-au zis nimic. S-au adunat şi s-au înţeles între ei, apoi Duncă, spre mirarea noastră, a venit şi ne-a spus că ei stau destul de bine în barăcile din colonie, sînt obişnuiţi cu aceste condiţii care nici nu sînt deloc rele — căldură, apă curentă, canalizare, spaţii suficiente — la fel au stat pe toate şantierele. Departe de-ai bănui pe Duncă, Boloş, Lateş, Grama, Căşneanu, Vultur, Pop de nesinceritate, dimpotrivă, mai rar oameni de atîta cinste şi corectitudine, totuşi nu acesta era motivul pentru care ei refuzau apartamentele oferite. Trebuia să aflăm. Duncă este un mare timid şi de foarte mult bun simţ, dar,

discutînd cu el mai pe îndelete, am aflat adevărul. „Se zice — ne-a destăinuit el — că aţi hotărît să repartizaţi apartamente, cu prioritate, celor pe care aţi vrea să-i stabilizaţi pe şantier. Noi vrem să vă spunem că nu sîn- tem nişte vîntură-lume şi nu avem de gând să plecăm de pe şantier, indiferent de condiţiile în care locuim. Ne-am apucat aici de o treabă, o ducem pînă la capăt. Pe noi puteţi conta şi dacă nu ne daţi aceste apartamente. De ele au poate mai mare nevoie alţi muncitori. Noi mai putem aştepta pentru tranşele următoare“. A trebuit să le explicăm cu multă răbdare acestor încăpăţînaţi în cinstea şi demnitatea lor că, primind aceste apartamente, nu va fi nimeni nedreptăţit, că avem destul de multe pentru a satisface toate cererile urgente. „Ale noastre nu-i dară deloc urgenţe“ — ne-o întorcea el. „Ba sînt pentru că aveţi, tovarăşe Duncă, trei copii şcolari şi în bloc au mai bune condiţii de învăţătură, mai multă linişte, sînt mai aproape de şcoală.“ Cu asta l-am convins. Dar n-a uitat nimeni căldura şi generozitatea cu care îi tratează pe cei din jurul lui, pe tovarăşii lui de muncă

O întîmplare, care luminează aceleaşi frumoase trăsături de caracter ale minerului Augustin Duncă, mi-o relatează şeful sectorului lucrări subterane.

„Ne rămăseseră spre sfîrşitul anului trecut constructori cu concediile neefectuate şi-am hotărît să le acordăm acest concediu de sărbătorile de iarnă. Aşa se face că echipele de la tunelul numărul unu s-au descompletat, dar ritmul de lucru nu-l puteam lăsa să scadă. Am apelat la şefii echipelor de la tunelul doi să ne dea pentru o lună de zile cîte trei-patru oameni din formaţiile lor, cu care să' întărim efectivul tunelului unu. în cazuri asemănătoare, şefii echipelor se codesc, nu dau oamenii cu plăcere, şi, oricum, îi dau pe cei mai slabi, de teamă să nu le scadă potenţialul lor, să nu li se diminueze

rezultatele şi, evident, cîştiguriie. Nu-i poţi învinovăţi pentru acest mod de-a privi lucrurile. Nici nu vreau să le reproşez ceva. De data aceasta Augustin Duncă a contrazis regula. El ne-a dat pe cei mai buni oameni pe care îi are. Vazînd aceasta, ceilalţi şefi de echipe au procedat la fel, pentru că nici un argument nu-i mai convingător ca exemplul personal."

Totuşi, îl întreb, de ce a procedat Duncă aşa, cum şi-a explicat el gestul de a se dispensa şi încă într-un moment critic, cînd se rotunjea bilanţul pe un an de zile, de cei mai buni mineri ai săi, pentru a fi trecuţi să ajute formaţiile descompletate din tunelul vecin ?

„Duncă spunea aşa, şi spunea cu multă înţelepciune : «Cum s-ar fi simţit ortacii noştri la întoarcerea din concediu, dacă ar fi văzut că frontul lor a lîncezit, că ei au rămas în urmă şi toată odihna de care s-au bucurat în concediu să fie cheltuită acum prin eforturile de-a ne ajunge din urmă ? N-ar fi fost drept. Şi mai e ceva. Nu vreau ca oamenii din echipa mea să se facă de ruşine. Dacă îi dădeam pe cei mai slabi, poate nu se descurcau. Alături de mine însă e altceva. Cei buni, în schimb, tot buni o să fie oriunde vor lucra»."

— V-aţi descurajat vreodată ? îl întreb pe Duncă.

— Şi încă cum. La început, cînd am venit aici. Noi eram o echipă completă, din oameni şi meseriaşi, cum vă spuneam, gata formaţi. Dar cei mâi capabili dintre ai mei au fost numiţi şefi la echipele nou înfiinţate. Mie mi s-au repartizat tineri care nu mai coborîseră pînă atunci în subteran. „Dacă n-o scot la capăt cu ei ?", mi-am zis. Nepriceperea nu era cel mai greu lucru. Cu răbdare şi insistenţă, meseria se învaţă repede. Dar mă descuraja atitudinea unora dintre ei, concepţia, nu ştiu de unde luată, că lor li se cuvine totul, că ei trebuie să primească totul fără să dea nimic. I-am lăsat o lună, două cam de

capul lor. Le arătam ce să facă, cum să facă, dar nu-i forţam. La primirea retribuţiei îi aud comentînd... „Păi ăsta-i oîştig ? Pentru asta ne-am pierdut vremea aici ?“ Cei care au muncit bine luau cîte un salariu şi jumătate, iar cei care trăgeau chiulul, crezînd că se fofilează, că trec neobservaţi într-o echipă mare, s-au trezit cu salariul ciuntit. Le-am demonstrat că nu merge aşa. Nu poţi primi mult dacă nu munceşti bine. Nu-i de unde. Banul nu iese din aer. Ţara are atît cît produce. Nici mai mult, nici mai puţin. Dacă forăm un metru de tunel pe zi, luăm retribuţia pentru un metru. Dacă forăm doi metri, luăm dublu. Mi-a fost foarte greu să le schimb felul uşuratic de-a gîndi, dar pînă la urmă s-au dat pe brazdă. în jumătate de an făcusem, din- tr-o adunătură, o echipă model. Acum, în ziua de retribuţie, cînd pleacă acasă cu cîte o mie, o mie cinci sute de lei peste cît li se cuvine după categoria pe care o au, sînt făloşi şi mulţumiţi de ei.

— Ce faceţi dumneavoastră după programul de lucru pe şantier, adică cum vă consumaţi orele libere ?

— Mai mult pe-acasă. îmi ajut nevasta în gospodărie şi la îngrijirea copiilor. Pînă aici, la Bucureşti, ea n-a lucrat. Vedea numai de casă, de copii. Acum lucrează la noi, în sector. Echipează bolţarii cu garnituri de neopren pentru a nu permite infiltrarea apei prin îmbinarea inelelor. Aşa că îi este mai greu să se descurce cu toate. O ajut la spălat, la gătit, la cumpărături şi trece mai iute timpul liber. Copiii, cei doi mai mari, pentru că fetiţa are numai şase ani, o ajută şi ei. Fiecare face ce poate, după puterile lui. Copiii trebuie deprinşi încă de mici cu o anume responsabilitate de familie. Să ştie că răspund ,şi ei de ceva. Chiar dacă ar fi să răspundă numai de udatul florilor din fereastră. Nu contează isprava în sîne, cî deprinderea conştiinţei că fiecare îşi are menirea lui, locul lui în famîlie, în societate, pe care

trebuie să-l cinstească aşa cum se cuvine, prin muncă, prin învăţătură, prin comportare modestă şi demnă.

— Se spuoc că dumneavoastră nu ştiţi să înjuraţi — se mai obişnuieşte pe şantiere — şi nu ştiţi să ridicaţi tonul.

— Nu-i chiar aşa. Cine nu ştie să înjure ? Că eu nu văd rostul înjurăturii şi al ridicării tonului, e altceva. înjuri şi ridici tonul atunci cînd nu-ţi stăpîneşti nervii, ori vrei să bagi pe cineva în sperieţî. Dar cu asta nu rezolvi nimic. Un om speriat, timorat de teama că te vei răsti la el, că-l vei înjura ori că vei zbiera la el, nu se cheamă că e educat, disciplinat şi de nădejde. îşi vede de treabă, în cel mai bun caz, atît cît eşti pe aproape şi-l supraveghezi. După aceea, gata, l-ai pierdut iarăşi.

—- Şi atunci ?

— Să nu-ţi arăţi, în relaţiile cu colaboratorii tăi, cu oamenii în general, în familie, slăbiciunea de-a nu te putea stăpîni, de-a nu-ţi putea struni nervii. Domini şi faci educaţie numai prin exemplul personal şi numai prin argumentul vorbei înţelepte. Pe cine nu-l sensibilizezi în acest fel, nu-l mai sensibilizezi cu nimic.

— Este adevărat că din cînd în cînd conducerea şantierului vă „împrospătează" echipa cu băieţi— „problemă" de care se leapădă alţi şefi de echipă, ştiind că dumneavoastră îi veţi aduce, negreşit, pe drumul bun ?

— Se mai întîmplă.

— Şi izbutiţi de fiecare dată să-i „reabilitaţi" pe cei certaţi cu disciplina ?

— Nu de fiecare dată, dar, de cele mai multe ori, da.

— Aţi fost vreodată aproape de moarte ?

— Am fost.

— în ce împrejurare ?

La Rudareasa. Ne retrăsesem din frontul de lucru pentru o nouă puşcare. După ce artificierul îşi făcuse datoria, după ce puşcarea s-a produs, ne-am întors în fundul galeriei şi am evacuat roca dislocată. Cînd vatra a fost curăţită, am verificat peretele în care s-a produs puşcarea, ca să vedem dacă n-au mai rămas bucăţi de dinamită neexplodate. Nu ni s-a părut nimic suspect şi ne-am reluat lucrul. Am început să batem alte găuri pentru altă puşcare. La un moment dat, galeria se cutremură de o explozie. Ea se produsese chiar în frontul nostru de lucru. Toţi patru cîţi eram acolo am fost trîntiţi la pămînt şi ne-am pierdut cunoştinţa. Ehipele de afară au intrat în alarmă. Au alergat spre noi şi ne-au scos, repede, la aer. Eram răniţi, dar nu grav. Mai mult suflul puternic al exploziei ne-a dobo- rît şi ne-a ameţit. Un ortac s-a ales cu o mină fracturată, eu am fost lovit de o piatră în cap, ceilalţi doi n-au suferit decît uşoare contuzii. Ne-am revenit repede. Am aflat ce-a fost, numaidecît. într-o gaură adîncă mai rămăsese, totuşi, un fragment de dinamită neexplodat la ultima puşcare, iar în clipa în care noi am atins-o cu burghiul s-a declanşat

explozia. Dacă încărcătura era mai mare, ne putea fi fatală. Dar tot răul spre bine. De atunci, în normele de protecţie a muncii în galerii, se prevede în mod expres spălarea cu apă a peretelui în care s-a efectuat puşcarea şi numai după aceea să se verifice dacă n-au mai rămas bucăţi de dinamită neantrenate în explozie. înainte, aceste norme indicau o verificare superficială, nu se bănuia că stratul de praf depus după puşcare poate împiedica descoperirea unor rămăşiţe de exploziv. N-am mai auzit apoi să se mai repete asemenea accidente.

— Care este idealul dumneavoastră de viaţă ?

Armonia şi împlinirea familiei.operaţiunea s-a încheiat, operaţiunea continuă..

Toate bulevardele şi străzile Capitalei duc, în această dimineaţă de 16 noiembrie 1979, spre Piaţa Unirii. Bucureştenii vin la întîlnirea cu Metroul. E ziua primei curse, sărbătoarea unui succes, marcarea unui început. Peste trei zile va începe cel de-al doisprezecelea Congres al partidului. Constructorii prefaţează evenimentul cu un fapt de laudă şi cinstire.

Trenurile pornesc, încărcate cu călători, în ambele sensuri. Unul spre uzina „Timpuri Noi“, celălalt spre' uzina „Semănătoarea“. Astăzi, prea puţini pasageri vor călători din alt interes decît curiozitatea şi bucuria de a face cunoştinţă cu cel mai modern mijloc de transport urban din lume •— metroul. Cei mai numeroşi sînt copiii. Nimeni nu l-a aşteptat cu atîta nerăbdare ca ei, nimeni nu l-a visat mai fantastic ca ei. Vor coborî în adînc, prin tunelele lungi şi drepte de beton, dar îşi vor imagina că zboară spre stele, sau că întreprind o călătorie spre centrul pămîntului. Nimeni nu se bucură şi nu se mîndreşte mai mult decît ei cu ceea ce au realizat în aceşti patru ani părinţii lor, oamenii mari ai ţării.

Construim în prezent, dar cu gîndul la viitor şi pentru viitor. Cu mijloacele şi puterile noastre de astăzi trebuie să satisfacem pretenţiile şi exigenţele de peste ani. Linia de metrou care se va pune acum în exploatare măsoară puţini kilometri, dar ea se va racorda la alte şi alte linii

ce se vor construi pînă în anul 2000 şi chiar după acest prag de mileniu nou. Ca şi munca ţăranilor, nici munca constructorilor nu se termini niciodată, veşnic ei vor reînnoi faţa oraşelor şi satelor, precum primăvara reîntinereşte sufletul verde al pămîntului.

Astăzi, gîndurile şi recunoştinţa noastră se îndreaptă spre ei. Spre cei care timp de patru ani şi jumătate au pregătit pentru Capitală, nu fără sacrificii, cel mai frumos dar al toamnei. Au înfruntat apele freatice, noroaiele, gerurile aspre şi ploile acestor ani, dar mai ales necunoscutul. „La fiecare pas în săparea tunelului — spunea un constructor — trebuia să ne aşteptăm la surprize neplăcute care voiau parca să ne reţină pe loc". Nimic nu i-a oprit însă din cea mai rapidă înaintare care s-a făcut vreodată într-un tunel de metrou, în condiţii de sol atît de dificile ca cele din Bucureşti. Toată lauda noastră acestor temerari. Mulţi dintre ei se află printre primii călători, în prima cursă a metroului. Sînt, desigur, cei mai emoţionaţi pasageri. îmi atrage atenţia un bărbat în vîrstă, cu cascheta de constructor lăsată mult peste sprâncenele bogate. Poate tocmai de aceea, ca să nu i se vadă emoţia bucuriei în clipirea prea deasă a ochilor. îi aflu numele : Gheorghe Meceşan. încercând să-mi vorbească despre el, directorul grupului de şantiere se lansează în argumentări tehnice complicate.

— ...Cînd vagoneţii încărcaţi cu pămînt excavat din frontul de lucru al tunelului ajung la rampa de descărcare, ca la o comandă transmisă de la un pupitru central, intră în funcţiune un dispozitiv automat care răstoarnă vagoneţii pe rînd şi-i deşartă. După aceea, îi repune în poziţia de rulare. Pînă la acest dispozitiv operaţiunea se făcea manual şi îţi trebuiau oameni cu musculatură serioasă, nu glumă. Este invenţia lui Meceşan. Scuturile mecanizate, de fabricaţie

englezească, care sapă canale felurite sub pavaje în Bucureşti şi alte oraşe — continuă constructorul de lîngă mine — par a fi cele mai bune din lume. Dar ele prezentau totuşi la început, cînd le-am importat, un punct vulnerabil : n-aveau etanşeitate la freze şi din pricina aceasta intra pămînt şi apă în interiorul lor şi le uza cuţitele, le scurta prematur viaţa şi le scotea din funcţiune după cîţiva kilometri săpaţi. Maistrul Gheorghe Meceşan a conceput un sistem ingenios de etanşare a frezelor şi le-a prelungit durata în funcţiune de vreo trei sau patru ori. Aceasta a fost a doua sa invenţie, brevetată în ţară şi... în Anglia. Maşina de tăiat în abataje, sau în fronturile de lucru din tuneluri, avea neajunsul că, în permanenţă, minerii trebuiau să intervină pentru a o regla în funcţie de structura rocii sau a zăcămîntului. Ar fi fost ideal un dispozitiv autoreglabil de excavare. S-or mai fi gîndit şi alţii la el, dar cel care l-a inventat a fost tot Gheorghe Meceşan. Al treilea brevet de invenţie...

Directorul mai voia să adauge ceva, dar de noi se apropie un alt constructor: maistrul Constantin Bursuc. îl cunosc bine. Este un bărbat înalt, cu părul negru şi creţ, cu mustaţă „ă la Chiriac“, cu mîinile lungi şi păroase ca nişte labe de urs. Coboară parcă din povestirile vînătoreşti ale lui Sădoveanu, sau dintr-unul din romanele sale istorice. Cînd l-am văzut prima dată pe şantierul staţiei „Timpuri Noi“ l-am asemuit, în imaginaţia mea, cu oştenii voievozilor moldoveni. Aşa trebuie să fi arătat şi ei, întocmai ca acest flăcău bucovinean, cioplit parcă dintr-un trunchi de stejar sau dintr-un colţ de stîncă.

N-am uitat dialogul pe care l-am avut atunci cu el:

— Aţi fost alăptat probabil de o cerboaică, sau poate de o ursoaică din Carpaţi, v-aţi hrănit numai cu pulpă de zimbru la rug şi v-aţi potolit setea cu nectar de Cotnari, altfel nu ştiu cum aţi crescut atît de înalt şi

puternic.

— Vai de capul meu — se tînguie el, înveselit de imaginaţia mea — de unde atîta lapte şi atîta carne ? M-am născut la întîi mai 1944, în plin război, după care a urmat seceta şi foametea. De foamea pe care am îndurat-o în copilărie îmi aduc aminte, dar de vreun ospăţ nu. Unde mai pui că eram... opt copii la părinţi.

— Cum arată ceilalţi fraţi ? Vă asemănaţi ?

— Şi încă cum ! Toţi băieţii sîntem cap la cap. Mai avem patru cumnaţi. Sînt la fel. Toţi, peste unu optzeci şi trei. Cînd ne întîlnim, fraţii şi cumnaţii, şi mergem pe stradă, în urma noastră se întunecă, nu se mai vede nimic.

A avut viaţa aiîtor constructori. Pleacă pe şantier la patrusprezece ani. Lucrează la construcţia de locuinţe din Suceava, în răspunderea fratelui său mai mare, Vasile, acum tehnician la trustul de construcţii din Iaşi. Monta schele metalice, făcea ce putea face un copil. Cînd a împlinit optsprezece ani, s-a calificat. Nu mai avea nevoie de un „tutore“. Şi-a ales şcoala de şoferi profesionişti.

— Dintre toate maşinile pe care le făcea şcoala, se des- tăinuie el, cel mai mult mă atrăgeau basculantele de mare capacitate. După ce am luat carnetul, m-am întors la Suceava. Căutam o maşină pe măsura dorinţei mele. Am gă- sit-o la autobaza oraşului, cu oferta de-a lucra pe şantierul drumului naţional Suceava-Botoşani. Era chiar ceea ce îmi doream.

— Acum ce maşină preferaţi ?

— Pe şantier, tot basculantele, iar pe şosea „Renaultul 16“.

Mi-a arătat „Renault-ul“ lui. îl luase nou cu ani în urmă.

— Cîţi kilometri aveţi la bord ?

•— Aproape jumătate de milion.

Nu performanţa maşinii m-a impresionat, ci drumurile parcurse de Constantin Bursuc. L-am întrebat cînd şi cum a umblat atît ?

— Toate concediile mi le petrec călătorind prin ţară, cu soţia şi cele două fetiţe. Le arăt locurile pe unde am construit şi ceea ce am construit, le arăt lor şi văd şi eu toate locurile frumoase din ţară. E cel mai plăcut şi recreativ concediu pe care mi-l doresc.

A urmat armata, apoi revenirea pe şantier, dar de data aceasta la Rovinari, la construcţia barajului de deviere a Jiului.

— Acolo l-am cunoscut pe inginerul Vasiie Grigoraş, în 1966 şi de atunci nu ne-am mai despărţit. De la Rovinari am plecat în Valea Jiului, de-acolo la Baia Mare, apoi la metrou.

Acum e maistru în construcţii hidrotehnice, după ce, ani la rînd, lucrase ca şofer. Dar cînd a fost nevoie de macaragii, a lucrat ca macaragiu, şi nu un sau doi, ci opt ani. Firește, cu certificat de calificare şi autorizaţie în buzunar. De aceea l-am şi întrebat ce meserii a mai învăţat. Mi-a răspuns că le ştie pe toate : tractorist, buldozerist, excavatorist, dulgher, fierar-betonist. Ca atîţia alţi mari constructori de pe şantierele noastre.

— Aţi vrea, nea Costică, să-mi spuneţi povestea acelei macarale care s-a prăbuşit pe malul Dîmboviţei ? Şi de care răspundeaţi chiar dumneavoastră, îi stîrnesc eu o mai veche amintire.

— De ce nu ? Oricum, nu noi, constructorii, am fost vinovaţi. Cînd s-a prăbuşit, eu eram la baza de producţie Popeşti-Sere. A sunat telefonul. Cineva mă căuta chiar pe mine. Am simţit că e cam speriat şi l-am întrebat ce e. A zis că trebuie să vin urgent pe şantier. Să ştii, ini-am zis, că s-a întîmplat ceva cu vreun utilaj. Mă

obseda această teamă, pentru că lucram pe un sol foarte instabil şi aveau loc dese tasări de teren. La macara însă nu m-am gîndit. Era bine montată. Eram foarte sigur de asta pentru că am verificat-o pînă în cele mai mici amănunte. Cînd am ajuns pe şantier am văzut-o culcată la pămînt. Am simţit o greutate în piept de parcă macaraua se prăbuşise chiar peste trupul meu. Şeful, inginerul Grigoraş, mi-a spus să acţionez repede ca s-o evacuăm de acolo, să nu ne stânjenească activitatea. Trebuia s-o tăiem cu aparatele de sudură pentru că nu mai era bună decât pentru fier vechi. Se făcuse ca şi când ar fi fost din plastilină. Cinci inşi am lucrat la ea, o zi şi o noapte, până am tăiat-o şi evacuat-o. Prăbuşirea ei a fost la început o enigmă. S-au făcut tot felul de supoziţii, dar cauza adevărată nu putea fi descoperită. Când s-a prăbuşit, ridica o legătură de bare metalice, sub sarcina maximă. Macaragiul povestea că ân momentul ân care greutatea fusese ridicată la câţiva metri de pământ, macaraua a făcut un balans, apoi s-a torsionat şi a venit încet în jos. A fost chemat imediat reprezentantul firmei constructoare. A cercetat-o cu atenţie, dar nu s-a dumirit. Am început să mă învârtesc şi eu pe lângă ea şi până la urmă am aflat ce căutam. De vină erau un bolţ şi o şaibă. Cedaseră din pricina metalului necorespunzător din care fuseseră confecţionate.

Acum, maistrul Constantin Bursuc conduce lucrările de construcţie la altă staţie. Peste un an se va da şi ea în folosinţă. Metroul înaintează cu repeziciune pe viitoarele trasee.

— Cînd am venit aici, în 1975, am găsit, pe locul unde trebuia să facem baza de producţie, nişte bălării de nici maşinile nu se vedeau din ele. Trustul adusese cinci silozuri de ciment de două sute cincizeci de tone, pentru staţia de betoane, pe care şoferii le-au descărcat la

întâmplare pe cîmp. Multe erau ascunse prin bălării. Tovarăşul inginer Grigoraş zice : „Asta e un teren destul de mizerabil pentru ca noi să putem amplasa pe el baza de producţie“. în- tr-adevăr, pentru culturi agricole nu era bun, nu creşteau pe el, cum spuneam, decît ciulini şi alte buruieni. Cine sa facă însă baza de producţie, să monteze staţia de betoane ?

Ştiam că, dacă eşti bun, totul cade pe capul tău. A venit un „specialist“ care s-a oferit să monteze silozurile, dar a pus nişte condiţii oare l-au supărat rău pe şef şi i-a spus să-şi ia numaidecît valea, că altfel asmute cîinii vagabonzi, de pe lingă Abator, la el. „Măi, nea Costică, îmi spune el, tu rn-ai scos întotdeauna din încurcătură. Şi, ştii de ce ? Pentru că eşti băiat isteţ...“. „Am înţeles, tovarăşe inginer, unde bateţi, îi răspund eu înainte de a-şi termina gîndul. Daţi-mi o schiţă“, îi cer. M-a trimis la subinginerul Flo- rian Măgui care avea documentaţia. Lucrarea nu mi s-a părut prea dificilă. Dar cînd am trecut la montarea pe teren, mi-a creat destule probleme. Şeful îmi spusese cu o ironică gravitate : „Iei oamenii pe care îi vrei. Numai să meargă treaba repede“. Dar ce oameni să iau ? Nu aveam nici un meseriaş. Trebuia să mă mulţumesc cu ce găseam. Adică, cu nişte băieţi necalificaţi care veneau pentru încadrare pe şantier. Buni şi ăştia, mi-am zis. A fost nevoie să-i învăţ mai întîi să ţină un şurub în mînă. Dar munca cu tinerii, calificarea lor, e plăcerea mea. Şi pe mine m-au învăţat alţii, şi eu trebuie să-i învăţ pe cei care vin la noi fără meserie. Ne-am chinuit mult cu silozurile. Cei care le-au descărcat le-au aruncat la întîmplare şi noi trebuia să le adunăm la un loc. Le-am tras cu nişte cabluri, cu forţa braţelor. Eu am trecut apoi pe macara, le ridicam, băieţii le potriveau şi le strîngeau şuruburile. Lucram zi-lumină. Noaptea nu puteam lucra pentru că nu aveam curent electric. în

pauza de masă ni se aducea mîncarea pe şantier şi mîncam cu castronul în mînă, apoi jucam fotbal pe un teren pe care ni-l amenajaserăm singuri. Munceam din greu şi ne distram de minune. în douăzeer şi una de zile toate cele cinci silozuri fuseseră montate.

— Ce s-a mai întîmplat cu băieţii aceia grozavi pe care începuserăţi să-i învăţaţi meseria de constructor, de la ţinerea unui şurub în mînă ?

— Păi, să vă spun cîţiva : Marcu Cuţitaru e electrician, dacă nu cel .mai bun, e, oricum, între cei mai buni de pe şantier. Marin Dogăiaşu e şef de echipă la electricieni, Manus Mateianu e subinginer, şef de echipă la betonişti, Ioan Maghiar e şi el şef de echipă, adică vreau sa spun că toţi cei cu care s-a început lucrarea sînt astăzi oameni de nădejde ai şantierului.

Trenul subteran aleargă cu viteză ameţitoare. Sau poate aşa ni se pare nouă această primă cursă, atît de mult dorită. în realitate, poate trenul nu depăşeşte vitezele cu care sîntem obişnuiţi. în vagonul în care mă aflu, în mijlocul grupului de constructori, cineva îmi face cunoştinţă cu un tînăr blond, pistruiat.

— Maistrul Alexandru Debreţin, se recomandă el.

Mi-l prezintă „pe larg“ chiar inginerul Grigoraş, şeful şantierului care a construit staţia „Timpuri Noi.“

Lucrăm împreună din 1970, cînd l-am luat la mine, pe şantierul aducţiunii de apă „Runcu-Firiza“ din Maramureş. De fapt, jumătate din efectivul cu care lucrăm în prezent îl alcătuiesc constructorii din judeţele Sălaj, Maramureş, Satu Mare şi Bistriţa-Năsăud. Eu sînt din Satu Mare. Din Valea Jiului am plecat singur la „Runcu-Firiza“ şi aveam nevoie de un colectiv de vreo cinci sute de oameni. Am luat tineri din partea locului. Ion Copoş, Vasile Rusu, Valentin Galamboşi, Alexandru Moldovan, Ioan Mircescu, astăzi maiştri şi şefi de echipă aici, la metrou, au venit odată cu mine. Nu ne-am mai despărţit deoît în perioada concediilor. Colectivul nostru s-a format şi sudat în Munţii Gutîiului. Un tînăr cu care lucrasem la Rogojelu şi pe Valea Jiului a aflat că sîntlfi' Gutni şi a venit acolo. E vorba de maistrul Constantin Bursuc. între noii mei tovarăşi de şantier apăruse, apoi, într-o zi, un băiat slăbuţ şi blond care mi-a inspirat încredere. îl chema Alexandru Debreţin. Tai- că-său ungur, mamă-sa românсă. Lucrase înainte ca electrician la mina Săsar. Bineînţeles, l-am luat imediat. Asta era, cum spuneam, prin 1970. Toate întîmplările frumoase, ori deloc frumoase, de-atunci încoace, ne-au găsit împreună. Nu vom putea uita cele douăzeci de zile de pe şantierul aducţiunii „Firiza“, cînd un puţ adînc de o sută optzeci şi doi de metri s-a umplut cu apă din pricina unei pane de curent. Douăzeci de zile şi nopţi am supravegheat pompele care funcţionau neîntrerupt pentru evacuarea apei, odihnindu-ne şi mîncînd pe apucate. Cum să uităm apoi revelionul din colonia „Izvoarele“, pe care ne-o amenajaserăm noi, în munţi ? Ne adunaserăm vreo zece familii ca să petrecem aici noaptea şi prima zi de Anul nou, în peisajul munţilor şi al zăpezii. Pe la orele douăzeci şi două, cade o fază de la curent. Se face întuneric. Aprindem lămpile de carbid, ne lăsăm nevestele singure în baracă

şi noi, bărbaţii, plecăm pe linie să găsim defecţiunea. Am descoperit-o dimineaţa la ora şase. Nici nu mai aveam nevoie de lumină. Se făcuse ziuă pe cînd am ajuns înapoi. Dar nu ne-am întristat prea tare. Am prelungit „revelionul“ cu două zile şi două nopţi, ne-am recuperat orele pierdute prin nămeţii pădurii în căutarea avariei de pe linia electrică. Viaţa de acolo, de pe celelalte şantiere, ne-a unit în- tr-o adevărată familie muncitorească. Dacă unul singur lipseşte din colectiv, parcă ne lipseşte o mînă. De aceea, în 1975, cînd mi s-a propus să vin pe şantierul metroului, condiţia mea a fost aceasta : să-mi iau cu mine toţi oamenii. Fireşte, mi s-a acceptat dorinţa pentru că era şi în avantajul şantierului. Am început lucrul la metrou în mai 1975. Misiunea şantierului nostru era construcţia a doi kilometri şi două sute de metri de tunel şi a staţiilor de călători „Timpuri Noi“ şi „Abator“, cu subtraversarea Dîmboviţei. Aceasta era porţiunea cea mai grea de pe ţot traseul, pentru că, lucrînd la mare adîncime sub Dîmboviţa, orice rost neetanş ne punea lucrarea şi viaţa în pericol. Vă daţi seama,

«cu oe atenţie şi răspunderetrebuia să lucrăm. Cînd am venit aici nu ne aştepta nimic de-a gata, decît nişte desene, nişte proiecte de lucrări. în rest, urma să nedescurcăm singuri. Ne-am înjghebat în cîteva zile o colonie socială în care am cazat şase sute de muncitori, o bază de producţie, o staţie de betoane şi am pornit la treabă. Acesta a fost începutul şi totodată o parte din biografia de şantierist a lui Alexandru Debreţin. Este de loc din Rodna, judeţul Bistriţa-Năsăud. A urmat exact drumul fratelui său mai mare, Andrei Debreţin. Cînd a terminat Andrei şcoala profesională de electricieni, a intrat Alexandru la aceeaşi şcoală. După ce a terminat Andrei şcoala de maiştri, a

început-o Alexandru. Cel mare şi-a cumpărat mai întîi maşină, iar cel mic şi-a făcut mai întîi casă. Apoi invers. Alexandru şi-a făcut casă şi Andrei şi-a cumpărat maşină. Acum, iată-l pe maistrul Debreţin recunoscut pe buna dreptate între cei mai buni dintre constructorii metroului. Pe şantier el a avut o misiune foarte grea : introducerea energiei electrice la toate punctele de lucru. A lucrat cu douăzeci şi opt de electricieni. Dificultatea consta în faptul că instalaţia electrică trebuia în aşa fel gîndită şi executată încît să corespundă indiferent ce consumator se leagă la ea : vibrosonete, staţii de compresoare, pompe de epuisment, orice. Instalaţia electrică făcută de el, deşi amplasată în subteran, a stat tot timpul, ca să mă exprim metaforic, la înălţimea exigenţelor noastre.

La staţia „Eroilor“ urcă o cunoştinţă mai veche de-a mea : şeful de echipă Mihai Sado veac. Şi-a făcut singur portretul, oînd l-am cunoscut prima dată, ca un bun povestitor moldovean.

— Am adus şaisprezece oameni de la mine din satul Bălcăuţi-Suceava şi din satele din jur. Ei formează echipa mea de muncitori necalificaţi. Nu vreau s-o laud, dar încă nu ne-a combătut nimeni în întrecerea socialistă, pe tot şantierul. La mine nu se există. Toţi trebuie sa' fie băieţi buni, să-şi facă datoria. Acolo unde-1 pun pe careva să lucreze, să fie responsabil. Cine nu-şi vede de treabă, cu mine nu-i merge. La revedere, taică. Nu-mi pun capul pentru leneşi şi vagabonzi. Am în echipă şi un văr de-al meu. Credea că dumnealui face excepţie de la regulă. A întârziat într-o zi zece minute. L-am ars de nu s-a văzut. La noi aşa e legea echipei. Cine face plus are plus. Cine

rămîne- în urmă are minus. Altfel, nu-i corect. Căutăm să muncim, cu tactică. Merg la inginer şi-l întreb : „Cum să facem ca. să iasă o treabă bună ?“ Ne explică şi noi trebuie să deschidem ochii şi urechile. Cu o lucrare ca asta nu-i de glumi:. Neglijezi o chichiţă şi iese o dandana. Trebuie să fim mereu cu ochii în zece, să nu se întîmple nimic rău. Pînă acum n-am avut necazuri. Sîntem tot fruntaşi. Toader Viuşenco, Petru Viuşenco, Dumitru Sado veac «înt cei mai de ispravă. Dar şi ceilalţi. Toţi sînt de ispravă, pentru că. îmi ştiu de respect şi altfel nu se poate. Sîntem o echipă, şi o echipă trebuie să rămînem...

Zi de toamnă în care zăpezile au coborît deja pe coastele Carpaţilor, în timp ce jos, în cîmpii, pe lunci şi pe dealuri, încă se mai ară, ţăranii pregătesc recoltele anului, ce vine. Pe cele mai mari şantiere ale ţării — Canalul. Dunăre-Marea Neagră, Combinatul siderurgic Călăraşi,. Combinatul petrochimic Midia-Năvodari — constructorii. visează ziua inaugurării. Ea va veni, prin măiestria şi dăruirea lor, atunci cînd e prevăzută în calendarele fiecărui: şantier, ca o sarbatoare a permanentei noastre deveniri umane.

în staţia „Grozăveşti“ urcă inginerul Mircea Lazăr. Este chiar şeful lotului care construise staţia centrală.

I-am răsfoit cîndva cartea de muncă. Prima filă poartă anul 1963. Anul terminării Institutului politehnic din Timişoara, dar şi al debutului în profesia de constructor. Prima.
probă o trece pe şantierul barajului Firiza din Maramureş, în anul următor construieşte în premieră un baraj din anrocamente. Pe şantierul Fabricii de metale neferoase în- tîlneşte cea mai frumoasă şi mai bună fată din viaţa lui : inginera stagiară Nadia, care avea să devină curînd... Nadia Lazăr. Următoarele file : Galaţi — priza de apă Şiret de la Bărboşi; Brazi, construcţia

fabricii DMT şi instalaţia fenolacetonă ; Bucureşti, întreprinderea de maşini grele şi Institutul de fizică atomică; Mihăileşti, complexul agrozootehnic ; Tîrgovişte, şapte sute de apartamente construite de şantierul pe care îl conducea ; octombrie 1976, la metrou, cu sarcina de a construi staţia centrală, ca şef de şantier.

Ne-am permis atunci o indiscreţie, citind în jurnalul lui de constructor :

„N-am văzut niciodată o staţie de metrou. E o noutate pentru mine şi mă va pasiona construcţia ei. Pe toate şantierele, la toate obiectivele, la ridicarea cărora am participat, era şi ceva străin, de import. Aici e totul românesc. Tehnica şi tehnologia de lucru sînt gîndite de specialiştii noştri... Dintotdeauna o lucrare de construcţie s-a executat din jos în sus. Aici e invers... Cea mai grea fază a lucrării: radierul. Inginerul Costin Enăceanu îmi dă cotele de lucru, eu armez şi torn betonul. N-am turnat niciodată un radier cu asemenea grosime. Ritmul de lucru e extraordinar. Turnări de betoane, care pe alte şantiere durau jumătate de an, le facem aici într-o singură lună, printr-o bună gîndire a lucrării şi o foarte bună mecanizare a turnărilor. Stîlpii centrali ai staţiei se fac după o idee, pe cit de simplă pe atît de eficientă, cu ajutorul a două inele. Sînt primii stîlpi rotunzi pe care i-am turnat. Şi, în ansamblu, lucrarea cea mai frumoasă".

Pe peronul ultimei staţii, „Semănătoarea“, ne aşteaptă la coborîre un alt grup de constructori : maistrul GheorgheProcopie, subinginer loan Ilie, Emanuel Obaciu, mecanic de utilaj, inginer Anastasiu Bogdan, Marin Răduinea, şef de echipă, Petre Jilavu, şef de echipă, Ion Popescu, Gheor- ghe Deaconu, loan Deaconu, Ilie Mihăilescu, Vasile Alexe, Florescu Marin, dulgheri, betonişti, mineri. îl revăd printre ei pe maistrul Sandu Gllie. Are părul cărunt şi faţa brăzdată de cute înăsprite de soarele, frigul şi ploile şantierelor. Se apropie de vîrsta pensionării, dar nici nu se gîndeşte să renunţe la profesia lui de constructor, la viaţa de şantierist, pentru că altă viaţă nici nu cunoaşte.

— De la ce vîrstă aţi început să munciţi pe şantiere ? l-am întrebat cu ani în urmă, cînd construcţia metroului abia începuse.

— Tatăl meu era zidar şi lua antreprize de la Prager, în Constanţa. Aşa că, de copil, mă ducea cu el pe şantiere şi-l ajutam după puterile mele.

— Care a fost prima lucrare făcută de dumneavoastră ?

— Un zid de protecţie la o întreprindere petrolieră, din Constanţa. îl terminasem în ultima zi de pace. A doua zi a început războiul. Am fost încorporat şi trimis pe front...

Prizonieratul, revenirea în ţară cu Divizia de voluntari ..Horia, Cloşca şi Crişan“, rănirea pe frontul antifascist, spitalizarea pînă în 1947. Acestea au fost „momentele“ de întrerupere a activităţii lui de constructor. Reluăm dialogul, astăzi, la capătul unei lungi „călătorii“ pe verticala şi orizontala şantierelor ţării.

— Ce aţi făcut după război ? Cu ce aţi început ?

— în ’47 m-am angajat la construcţia de căi ferate Bucureşti. Cîţiva ani buni am lucrat în acest sector. Apoi

am fost transferat la trustul „Carpaţi", la construcţiile de hoteluri şi locuinţe de pe litoral. Colectivul nostru a ridicat pe litoral primele blocuri glisate din ţară. Dar cea mai frumoasă lucrare anterioară, la care am participat, a fost gara din Constanţa, o premieră şi ea în concepţia constructorilor şi arhitecţilor noştri. Din ordin de sus am fost transferat apoi la Trustul industrial de construcţii Bucureşti pentru construcţia celei de a doua linii de superfosfaţi de la Combinatul chimic din Năvodari. De aici, la Combinatul chimic Călăraşi, după aceea la Combinatul chimic Turnu Măgurele, apoi la Alexandria unde am făcut un mare complex pentru creşterea şi îngrăşarea porcilor şi cîteva sute de apartamente. Treburile mergeau bine. Am fost promovat şef de lot la construcţia Fabricii de rulmenţi. După ce am terminat-o, mi s-a încredinţat o altă lucrare aparte : întreprinderea avicolă din acelaşi oraş. De acolo, în decembrie 1975, am fost chemat la metrou.

— Cînd v-a fost mai greu, aici, pe şantierul metroului ?

Nici o zi n-a fost uşoară la metrou. Pentru nimeni. La suprafaţă, orice ai construi e incomparabil mai uşor decît o construcţie în subteran. Misiunea mea aici a fost armarea tunelului pe o distanţă de doi kilometri şi trei sute de metri în zona întreprinderii „Dîmboviţa". Aş zice, cea mai dificilă şi mai plină de surprize neplăcute de pe tot traseul. Am executat fel de fel de lucrări, am practicat pe şantiere, în cei treizeci şi trei de ani, toate meseriile şi faţă de toate am respectul cuvenit. Dar rămîn la convingerea că cea mai dură dintre toate e cea de fierar-betonist. O singură bară dacă nu e bine pusă la locul ei se poate prăbuşi lucrarea. în meseria noastră se cere o calitate totală. La început, formaţia de fierar-betonişti pe

care trebuia s-o conduc era doar pe hîrtie. Aveam doi-trei muncitori de bază, pe lîngă care am pus să lucreze douăzeci şi cinci, treizeci de tineri necalificaţi. Trebuia să fiu tot timpul lîngă ei şi cu ochii pe ei, să le arăt, să-i îndrum, pentru că, din cei doi-trei calificaţi, numai unul ştia să se uite într-un desen tehnic. Aici toţi învăţam cu fierul în mînă. După trei-patru luni i-am format cît de cît, apoi i-am înscris la şcoală. Au trecut prin sita noastră peste două sute, pentru a rămîne douăzeci şi cinci. Se selectau singuri. N-am dat pe nimeni afară, însă au rămas cei care au rezistat şi care nu se tem de nimic. Cînd am terminat primul planşeu, în decembrie 1975, afară erau minus cincisprezece grade. Dulgherii terminaseră cofratul pe la orele şaisprezece. începuse să se însereze cînd am intrat noi în frontul de lucru. Ni se lipeau mănuşile de protecţie de barele de oţel. Gu toate acestea, pe la începutul nopţii, am terminat toată treaba. După noi trebuiau să vină sudorii. Dar din cauza gerului, ciocanul electric nu se încălzea, iar oamenii erau istoviţi. Lucrau deja de douăsprezece ore. I-am trimis să se odihnească. Nici n-au vrut să audă. Au adunat vreascuri, resturi de scînduri, ziare vechi de prin bараci şi au aprins un foc. Nu să-şi încălzească mîinile ci să încălzească oţelul pentru a-l putea suda. în ei ardea altfel de flacără. Spre dimineaţă, totul a fost gata. Să-i fi văzut cît de fericiţi şi mândri erau băieţii, cînd au ajuns la dormitoare, cu promo- roaca în plete şi cu zorii senini în priviri...16 noiembrie 1979. Astăzi, după patru ani şi jumătate de la baterea primului ţăruş pe malul Dîmboviţei, care murea începerea lucrărilor, tronsonul unu al metroului va fi inaugurat oficial. Trenul subteran a străbătut deja mii de kilometri, cu milioane de pasageri la bord în cursele experimentale începute cu mai bine de o lună în urmă.

Panglica inaugurală este tăiată de întîiul constructor ***al*** *ţării, tovarăşul N ic ol ae C e a u ş e s c u , secretarul general al partidului, preşedintele Republicii. Niciodată nu s-au tăiat atîtea simbolice panglici, la porţile atîtor construcţii, cîte s-au ţăiat în anii de cînd în fruntea partidului şi a ţării se află tovarăşul Nicolae Ceauşescu, pentru că niciodată nu s-a construit atît de mult şi atît de măreţ. Metroul s-a construit şi el din generoasa sa iniţiativă. Vreme de patru ani şi jumătate a fost alături, cu fapta şi cu gîndtd, de constructori şi specialişti, urmărind şi îndrumînd pas cu pas mersul lucrărilor, pentru ca totul să decurgă cum trebuie, pentru ca nimic să nu lipsească oamenilor pe şantiere, nimic să nu se greşească în această lucrare de laudă şi cinstire.*

Drum bun, metrou !

El a pornit mai întîi din visul şi fantezia noastră, din inima, fantezia şi priceperea constructorilor noştri, apoi din

staţia centrală din Piaţa Unirii. Leagă deocamdată intre ele doar şase staţii de pe malul Dîmboviţei, două repere industriale : uzinele „Semănătoarea“ şi „Timpuri Noi“. Dar cînd intrăm în acest tunel al timpului şi urcăm în vagoanele ca nişte nave cosmice, iar trenul porneşte în plină viteză, ştim că, la capătul traseului, coborîm, de fapt, în viitorul marelui oraş.

Sumar

Cea mai lungă aventură subterană, 5
Bibliografie pentru un vis, 14 „Borna kilometrică zero ! Recepţie !“, 20
Un pumn de beton pentru statuia oraşului, 33 Cei treizeci şi şase din brigada podarilor, 41
Uneori, prelungirea cu o zi a liniei de metrou e o chestiune de familie, 49 La confluenţa Bistriţei cu Dîmboviţa, 63 imposibila raportare la cazurile obişnuite, 76 Cine l-a salvat pe Răzvan ?, 86 „Nu vă faceţi probleme, tovarăşe inginer! întreaga zonă a fost

inundată", 94 Dintele rău al pământului, 103 El este profesorul, 109 20.000 de metri sub munţi, 118 La a doua chemare, 133 Umblau tăcuţi şi gravi pe fundul mării, 148 Noapte de literatură fantastică, 168
Pământul se mîngîie cu inima şi se sfidează cu palmele, 179 După chipul şi asemănarea stejarilor, 193 Operaţiunea s-a încheiat, operaţiunea continuă..., 203 * * *, 21

9Lector : ANA BARBU Tehnoredactor : AUREL BUCUR *Apărut 1981. Bun de tipar 15.1.1981. Coli tipar 14.*

Tiparul executat sub comanda nr. 1390 Ia întreprinderea poligrafică „13 Decembrie 1918", str. Grigore Alexandrescu nr. 89—97 Bucureşti,

Republica Socialistă România

Romulus Lai este unul dintre acei „reporteri frenetici“ care ajung întotdeauna, cu promptitudine, exact acolo unde se petrec evenimente importante. Sutele de reportaje apărute de-a lungul timpului în „Scînteia tineretului“ şi în alte publicaţii, ca şi cartea sa despre construirea Transfăgărăşa- nului,se caracterizează tocmai prin nerăbdarea de a străbate spaţii, de a cunoaşte oameni, de a ţine pasul cu viaţa în continuă schimbare. Noua sa carte, consacrată metroului bucureştean, reuneşte toate aceste calităţi, oferind o lectură captivantă. Autorul recurge la numeroase modalităţi publicistice. El face incursiuni în istoria arhitecturii româneşti, aduce în prim-plan chipuri de constructori, evocă amintirile lor, relatează „de la faţa locului“ în- tîmplări senzaţionale, reproduce dialoguri purtate cu autorii drumului subteran. Scrierea sa seamănă cu un mozaic care cuprinde şi pagini de proză, şi fraze cu suflu poematic, şi consideraţii de ordin tehnic, şi episoade desprinse parcă dintr-un basm. Ceea ce unifică toate aceste mijloace de exprimare este freamătul realităţii,

Alex. Ştefănescu